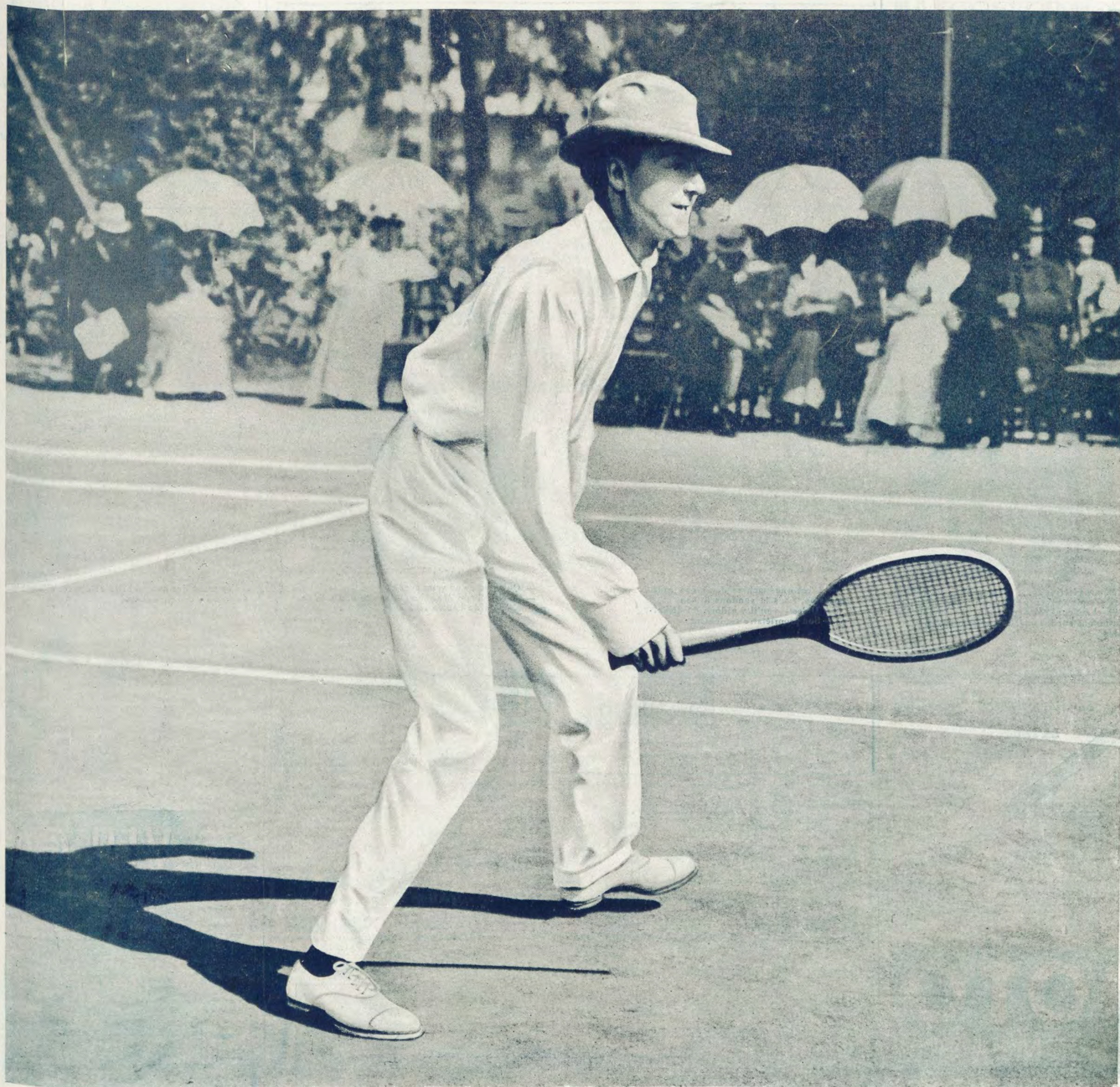


LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : Un Hippodrome modèle, par F. Charron



Abonnements :
Paris et Départements " " " 24 francs.
Etranger " " " 26 " "
Téléphones " 280-52, 280-56, 254-88

Les Championnats internationaux de Tennis à Nice
LE CHAMPION DOHERTY

Publications Pierre Lafitte & C^{ie}
Je sais tout & Fermes & Châteaux & Femina
Musica & Jeunesse & La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra & Paris

LES VRAIES VOITURES DE GRAND TOURISME



VINOT DEGUINGAND

2 & 4 Cyl. 12 & 60 HP

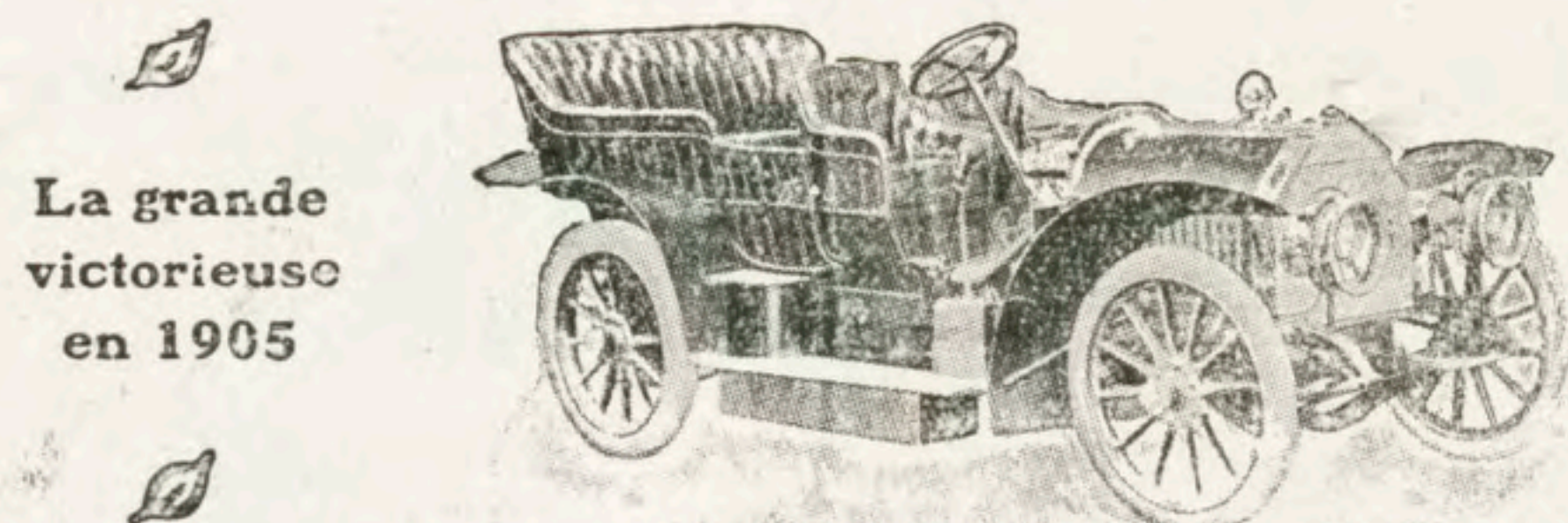


29 Mai National PUTEAUX (Seine)

Je sais tout

Etablissements Bergougnan & C^{ie}
PNEU
LE GAULOIS
Clermont-Ferrand

L'idéal du grand touriste,
c'est la Voiture **BERLIET**



La grande victorieuse en 1905

Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON
Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons & LYON

HERNIE GUERIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue. MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

Pneumatiques-cuir **Samson**
Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
40, rue François-I^{er} PARIS
Adr. Télégr. Pneussant
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.



PARFUM **FLORAMYE**
L.T. PIVER
PARIS



La Semaine Comique, par Henriot.



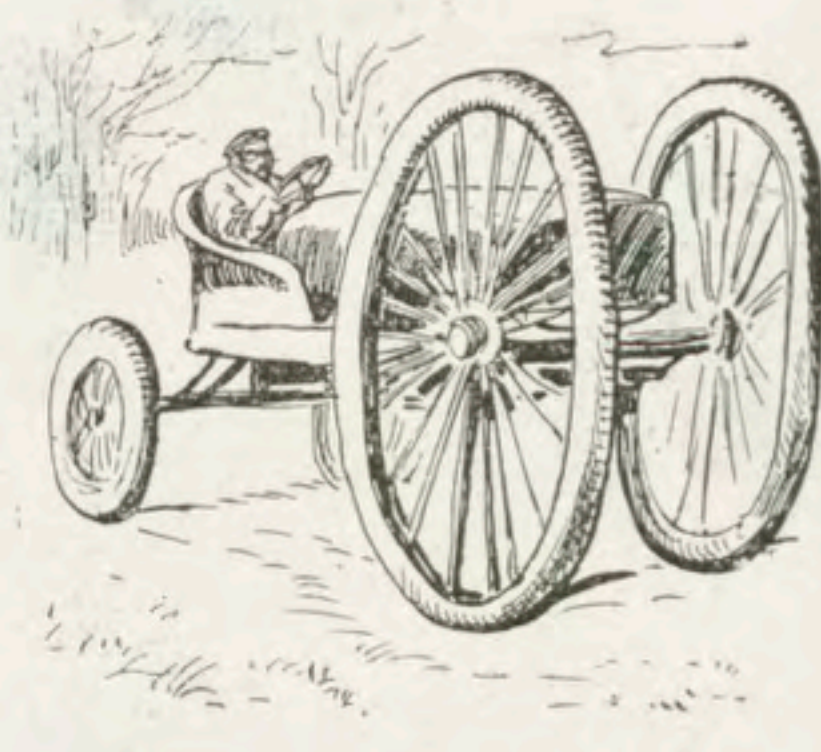
— J'étais vétérinaire... mais comme tous mes clients remplacent leurs chevaux par des autos, je me fais chauffeur, pour apprendre à donner des consultations sur les maladies et avaries des automobiles.



— C'est une machine de 25.000 francs... grande occasion, nous la vendons 6.000.
— Qu'est-ce qu'il y a donc de démolé?
— Son propriétaire seulement.



— Qu'est-ce que vous avez?
— Je cherche si Monsieur le comte a la tête de ce côté-ci ou de l'autre côté.



Les roues des automobiles atteintes, elles aussi, de la folie des grandeurs.

Tout Homme Sportif
DOIT SE SERVIR DE
LA PLUME A RÉSERVOIR
"SWAN"
Catalogue n° 3
franco sur demande.
Exiger la Marque SWAN
Pour prendre des notes, écrire en voyage et dessiner.
En quatre grandeurs :
Fr. 15, 23.50, 35 et 61.50
Gros et Détail :
BRENTANO'S 37, av. de l'Opéra, PARIS
et dans toutes les bonnes Papeteries.



IMPERFORABLE Pneu-Cuir **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette, LYON 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS
LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

Garage Victor-Hugo
Siège social : 62, rue Saint-Didier
Succursale : 139, Avenue Victor-Hugo, PARIS
Téléphone 688-21

VOITURES DE TOUTES
MARQUES & ATELIERS
DE RÉPARATIONS

Agence exclusive de la célèbre voiture

"PIPE"

Limousine de 28 HP, appartenant à S.A.R. Albert de Belgique.



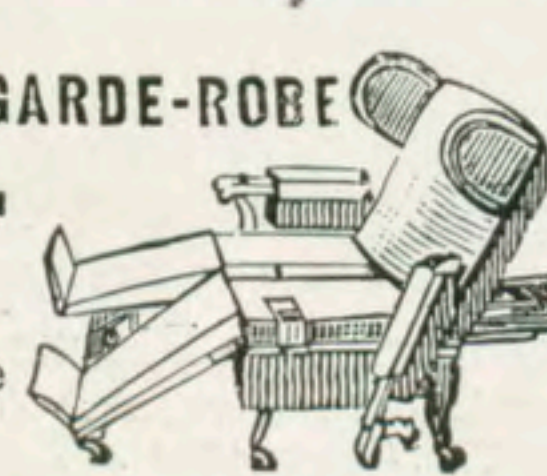
PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou deviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE 2, Rue de Châteaudun, PARIS, contre mandat-poste de 10.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : **Thyroidine Bouty**.

PNEU CUIR VULCAN
Arrivé SEUL
CONCOURS DU BANDAGE 1905
P. BUCHILLET & C^{ie}
20, Rue Brunel, PARIS

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie: cystite, col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

MOTO NAPHTA

UTOMOTEUR avec GARDE-ROBE
ouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FURNISSEUR DES HOPITAUX
115, 10, Rue Hautefeuille
PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
et F^{re} Catalogue



La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse 0 fr. 75

16 Mars 1906 N° 392
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS M. Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



SUR LE CIRCUIT DE LA SARTHE * UNE CONFÉRENCE EN PLEIN AIR A MONTMIRAIL

Les membres du Comité de l'Automobile Club de la Sarthe ont eu l'excellente idée d'organiser, chaque dimanche, dans les localités traversées par le Circuit du Grand Prix de l'Automobile Club ou qui l'avoisinent, une série de conférences destinées à expliquer aux populations riveraines ce que c'est qu'une course d'automobiles. Quand il fait beau, ces conférences se passent en plein air, et M. Durand, secrétaire général de l'A. C. S., harangue la foule du haut d'une voiture, tout comme les candidats dans les élections au Parlement anglais.

PEUT-ON ALLER AU POLE EN AUTO ?

Par PAUL PLÉNEAU

M. Paul Pléneau, ingénieur de la mission Charcot, ne croit pas que la voiture automobile puisse être utilement employée dans les expéditions polaires. Il croit plutôt à l'utilisation du moteur à explosions pour la traction des traîneaux.

L'ÉTUDE des régions polaires semble actuellement intéresser l'opinion publique, et depuis quelque temps, les journaux ont souvent parlé des divers projets que formaient certains explorateurs, se proposant pour atteindre soit le pôle Nord, soit le pôle Sud, d'employer des ballons dirigeables ou libres, ou bien des traîneaux automobiles ou même des voitures automobiles.

Certes, le ballon dirigeable serait le véhicule idéal, mais encore faut-il avoir un ballon vraiment dirigeable, et il ne faut pas conclure des magnifiques sorties du *Jaune* de Lebaudy, que d'ores et déjà on pourrait se risquer au-dessus des déserts de glace au milieu desquels se trouvent les deux pôles de la terre.

naux qui sillonnent la banquise, même pendant l'hiver.

Mais ce qui paraît impossible sur la couche de glace qui recouvre la mer peut devenir intéressant si l'on se transporte sur l'immense glacier qui semble recouvrir le continent antarctique, si toutefois ce continent existe réellement? Ce que l'on peut très vraisemblablement supposer.

Les seuls renseignements utiles que l'on possède à ce sujet sont ceux fournis par Bernacchi, qui, accompagnant, en 1900, l'expédition anglaise que commandait Borchgrevink, escalada pour la première fois la grande barrière de glace découverte par James Ross. A son retour de cette expédition, Bernacchi affirma qu'un véhicule automobile pourrait circuler sur le grand plateau, dont le front, au Nord, est formé par la muraille de glace et qui s'étendait à perte de vue de tous les côtés.

Depuis, une nouvelle expédition anglaise, celle de la Discovery, que commandait Scott et de laquelle faisait encore partie Bernacchi, a de nouveau suivi la muraille de glace, naviguant ainsi depuis la terre Victoria jusqu'à une terre nouvelle à laquelle le nom de terre Edouard VII fut donné. Ayant escaladé cette muraille, ils purent parcourir en tous sens l'immense plateau et atteindre, au cours d'un raid remarquable, la latitude de 82°30, s'approchant ainsi du pôle Sud, plus qu'aucune expédition ne s'en était approchée.

Il y a sans doute un continent au Pôle Sud. Parmi les résultats obtenus par cette expédition une des plus intéressantes est la description très détaillée de la configuration de ce glacier immense, recouvrant une grande partie de la calotte antarctique — peut-être même la couvrant tout entière — et formant une immense coulée entre les chaînes de montagnes de la terre Victoria et celles de la terre Edouard VII.

La surface de ce glacier est à peu près unie; quelques larges ondulations parfois en brisent l'horizontalité, les crevasses qui sont assez nombreuses aux environs des montagnes, apparaissent à mesure qu'on s'éloigne, et la plaine s'étend sans limite connue vers le Sud.

C'est peut-être là le chemin du pôle.

Il est certain que, sur un pareil terrain, des traîneaux automobiles rendraient d'immenses services. Il est même évident que si cette plaine était formée de glace unie ou recouverte d'une couche uniforme et peu épaisse de neige, des voitures automobiles pourraient y circuler, et certes ce ne seraient pas les difficultés qu'il y aurait à hisser les véhicules par-dessus la muraille de glace qui pourraient arrêter les explorateurs. Cette muraille pourtant a une hauteur de



La banquise au Pôle Sud.

On aurait tort de croire qu'on pourra circuler sur la banquise en automobile.

Le régime des vents dans les régions boréales, d'après les récits de Nansen, du duc des Abruzzes et des autres explorateurs, est assez régulier, et les tempêtes sont assez rares en été pour qu'on puisse espérer n'avoir pas à lutter contre ces éléments. Mais toutefois avec les moyens actuels, la tentative d'une expédition aérienne serait téméraire et hasardeuse. Quant au projet d'atteindre le pôle Nord en cheminant sur la banquise, au moyen d'une voiture automobile, il me paraît tout aussi imprudent. La banquise n'est pas toujours l'immense plaine de glace que l'on s'imaginerait souvent, elle est bouleversée par les pressions qui forment des hummocks rendant la route impraticable, même pour des voyageurs à pied. Que deviendrait une voiture, dans ces conditions? Ce qui paraît difficile au Nord l'est encore davantage au Sud. De la banquise antarctique je puis parler en connaissance de cause, ayant eu l'occasion de la parcourir et de l'étudier pendant l'hivernage de l'expédition antarctique française.

Dans le Nord, si les hummocks rendent la glace impraticable, du moins est-on à peu près sûr de la solidité de la banquise sur laquelle on circule. Au contraire, la banquise antarctique, qui est tout aussi peu confortable au point de vue de la carrossabilité, offre en outre l'inconvénient d'être brisée par les coups de vents, qui sont très fréquents et très violents dans ces régions.

Nous avons pu voir une banquise épaisse de plus d'un mètre, complètement disloquée au mois de septembre, au cours d'une série de coups de vent de Nord-Est, qui dura pendant tout le mois. Donc, sur la banquise antarctique, non seulement il ne peut être question de circuler en automobile, mais il ne faut même pas penser à faire des excursions avec de simples traîneaux. On doit toujours emporter une embarcation destinée à faire la traversée des nombreux ca-



En expédition dans les glaces.

C'est un amoncellement de blocs informes que les coups de vent brisent et disloquent souvent à l'improvu.

30 à 60 mètres et forme une falaise absolument abrupte. — Mais la grande affaire, dans pareille expédition, est d'avoir un véhicule pouvant, en cas d'avarie sérieuse, ou de configuration imprévue du terrain, se transformer en traîneau ordinaire que des chiens ou des hommes puissent tirer.

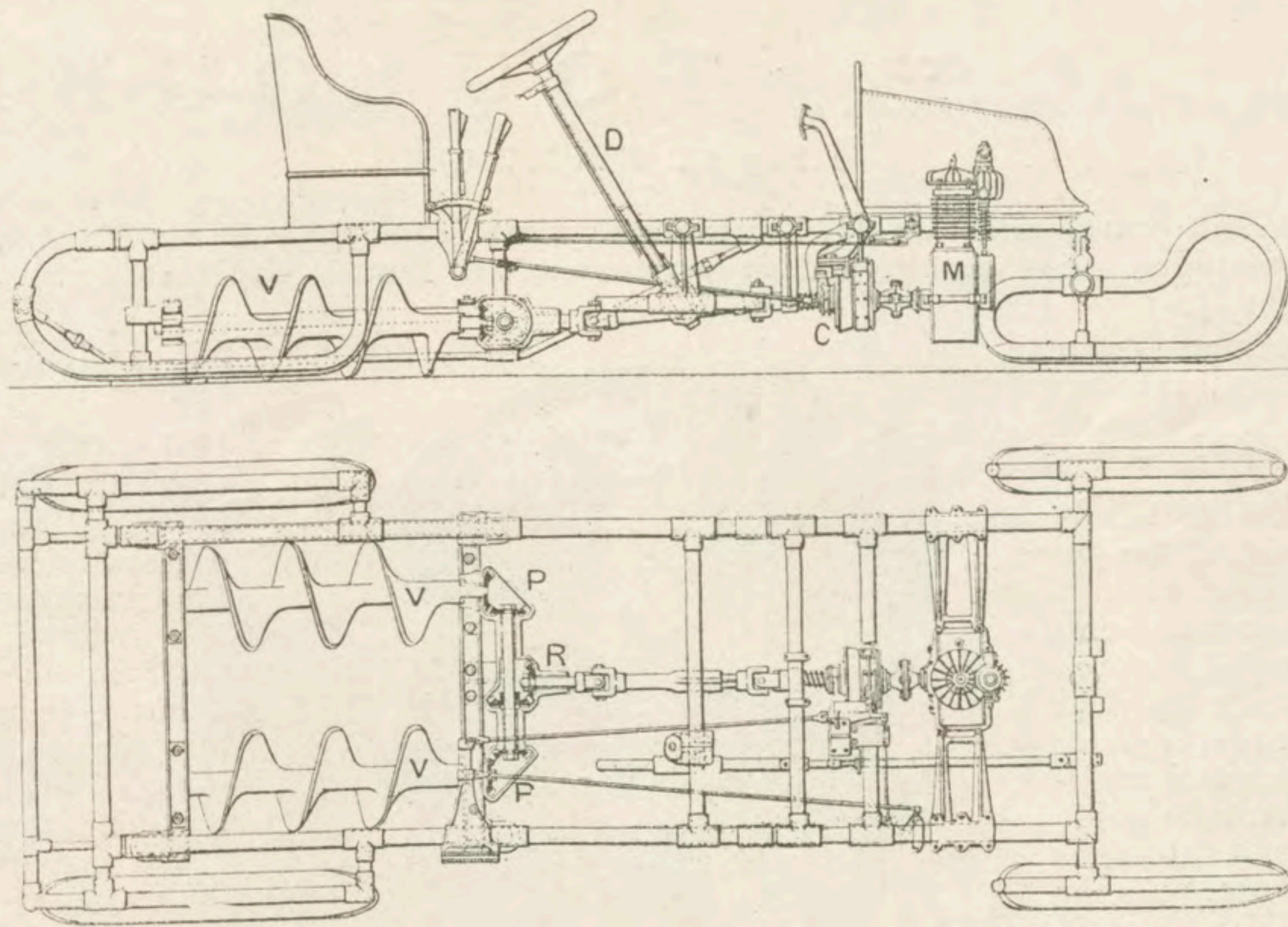
Ce qui n'est qu'une panne facilement réparable dans le tourisme ordinaire devient un désastre dans une expédition polaire, et si des chauffeurs entreprenants et décidés, ont pu traverser certaines régions montagneuses et faire circuler leur automobile sur des routes recouvertes de neige il ne faut pas en conclure que pareille expérience doit forcément réussir sur le continent antarctique: les conditions ne sont pas les mêmes et les risques à courir sont loin d'être de la même importance.

Les chutes de neige sont abondantes dans ces régions et peuvent rapidement former une couche sur laquelle une voiture ne serait pas capable, d'avancer, et il ne faut pas espérer débayer la route, comme on peut le faire dans d'autres régions. Ici, sous la neige, c'est encore de la neige que l'on trouve. Le soleil peut amener la fonte et c'est alors dans une bouillie épaisse et collante que l'on doit circuler. Il faut aussi penser que même en été on peut avoir des températures de -30° et peut-être encore plus basses en approchant du pôle. Le graissage devient difficile, dans ces conditions. Le caoutchouc n'existe plus, il est dur et cassant, une crevasse peut se rencontrer, de laquelle il est impossible de tirer la voiture, tandis que l'on peut plus facilement en retirer un traîneau plus léger.

Pas d'autos, mais Je crois donc que la voiture automobile ne rendrait pas les services que l'on doit attendre du moyen de locomotion que l'on emploiera pour aller à la conquête du pôle Sud.

Il n'en est pas de même du traîneau. Mais les études doivent en être faites de façon à ce que le propulseur et le moteur soient facilement démontables et amovibles. Car il faut, avant tout, considérer le cas où par suite de circonstances imprévues — et l'imprévu règne en maître dans les régions polaires, — on serait obligé d'abandonner toute la partie mécanique du traîneau, pour transformer celui-ci en traîneau ordinaire — quitte à le retransformer plus tard en véhicule automobile, si les conditions étaient changées.

Il ne faudrait pas chercher à obtenir de grandes vitesses — 6 à 8 kilomètres seraient une bonne allure. Il faudrait, au besoin, qu'un homme puisse marcher devant le traîneau, pour éclairer le chemin et éviter les crevasses, toujours à craindre. Quant au mode de propulsion à adopter, il me semble que le plus rationnel serait celui de deux ou quatre roues, assez semblables aux roues à aubes d'un bateau à vapeur. Celles-ci munies de crampons solides qui, s'accrochant à la glace, feraient avancer le traîneau. Les essieux de ces roues coulisant dans des glissières verticales, de façon que tout le poids du



Modèle de traîneau automobile proposé par M. Nez-Vignet.

Une vis hélicoïdale actionnée par le moteur mord dans la glace et fait avancer le traîneau.

traîneau repose sur les patins. On a étudié des traîneaux poussés par une hélice, mais je crois que dans la neige molle, ce système aurait peu de succès, car il ne faut pas oublier que ces traîneaux auraient à porter des charges assez fortes et pouvant dépasser 300 kilos.

Et dans ces conditions, je ne crois pas que la neige surtout quand elle est fraîchement tombée, puisse offrir assez de résistance pour assurer la propulsion du traîneau.

Pour résumer, — et je puis dire que c'est également la pensée du docteur Charcot, avec lequel j'ai eu de longues conversations sur les moyens à employer pour atteindre le pôle Sud, chose qui l'intéresse particulièrement et qu'il étudie sans cesse, puisque son désir est de repartir dès qu'on l'aura aidé à remonter une nouvelle expédition — mon opinion est donc qu'en ce qui concerne le ballon dirigeable, la chose n'est pas encore au point, du moins pour une expédition polaire.

« Il ne faut pas perdre de vue que les conditions dans lesquelles le ballon aurait à évoluer seraient tout à fait spéciales. Les chutes de neige pourraient avoir pour résultat d'alourdir le ballon au point de le rendre inutilisable. »

Pour ce qui est de la voiture automobile, son emploi n'est même pas à envisager sur la banquise, soit au Nord soit au Sud; je ne crois pas non plus qu'elle pourrait rendre de grands services, si on arrivait à la faire rouler sur ce que l'on suppose être le continent antarctique.

En ce qui concerne cette dernière éventualité, mon opinion n'est qu'une affaire d'impression, puisque je n'ai jamais vu le Continent dont je parle et je ne pose pas mes idées en principes.

Je crois, au contraire, qu'un traîneau automobile aurait des chances de pouvoir circuler sur ce continent, et c'est peut-être par ce moyen que l'on arrivera à résoudre ce dernier problème que la géographie offre à l'initiative humaine: la conquête et l'étude des régions polaires.

Pourtant, il faut bien constater que, jusqu'à ce jour, le meilleur moyen que l'on a pu employer pour tirer les traîneaux était de bons attelages de chiens vigoureux et bien dressés, ou, mieux encore, des hommes

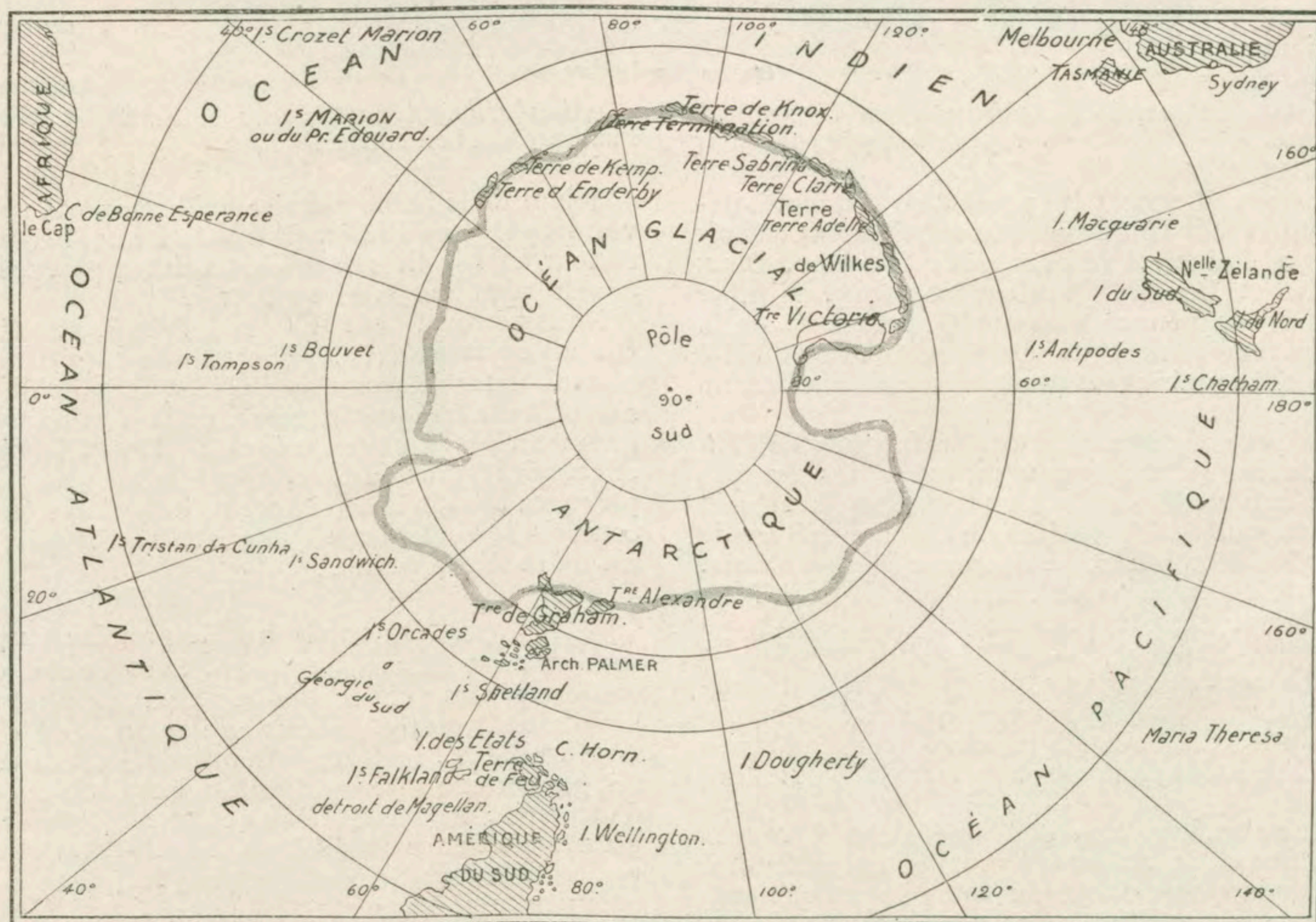
décidés à atteindre un but et mettant dans cet effort toute leur volonté et leur énergie.

La parole est aux constructeurs

La parole est maintenant aux constructeurs. Il y a en France assez de savants spécialistes pour que nous puissions espérer que bientôt une maison française aura construit un appareil remplissant les conditions nécessaires pour supporter toutes les péripéties que comporte une expédition dans les régions arctiques.

Quantaux hommes, on choisira parmi les bonnes volontés qui s'offriront au moment de la seconde expédition antarctique française.

PAUL PLENEAU, Ingénieur E. C. P., Ingénieur de l'Expédition antarctique Française (mission Charcot).



Carte des régions circumpolaires.

On voit que le Pôle Sud est entièrement entouré par une bande de terres qui se réunissent sans doute pour former un continent.

AU VOLANT DE LA TOULOUBRE

Par C. FAROUX

Le capitaine Genty, alias de la Touloubre, alias Montjoie, alias « Tant qu'ça peut », est un de nos bons conducteurs, dont la témérité courageuse n'est jamais irréfléchie

Il ne s'agit ici que d'une des faces de la double personnalité, qui, suivant les circonstances, se nomme le capitaine Genty ou Montjoie de la Touloubre.

La première face Le premier est un excellent officier, qui a vu le premier tout le parti que la stratégie moderne pourrait tirer de l'emploi de la locomotion nouvelle. Venu à l'automobile en vertu d'un double amour: celui de la mécanique et celui du sport, il ne tarda pas à se faire remarquer par un sens extraordinairement pratique des meilleures solutions. Il fut le premier automobiliste aux grandes manœuvres d'automne, d'abord sur une robuste Panhard, puis sur une Serpollet (type Paris-Berlin); en cette qualité, il pilota fréquemment le général Brugère, qui dirigeait les opérations du 20^e corps. A l'heure présente, le capitaine Genty est à la tête d'une section d'ouvriers militaires, celle qui comprend les automobilistes. En cette qualité, il a sous ses ordres deux jeunes rois du volant, Albert Clément et Wagner.

Le capitaine a fait partie du jury d'un nombre infini de concours de tourisme. Il représente le plus souvent le ministre de la Guerre dans ces manifestations utilitaires; il travaille comme dix, surveille les concurrents, les tient à l'œil et se fait aimer d'eux.

Le conducteur Montjoie de la Touloubre

Cette autre face du médaillon nous appartient davantage. C'est qu'en effet notre héros est un sportsman dans l'âme. Séduit dès l'abord par le moteur léger à explosions, il conçut les plans d'un tandem à pétrole et les vieux habitués des vélodromes se souviennent d'avoir vu rouler l'engin du capitaine au vélodrome de la Seine. Deux jeunes gens, Michelet et Boudin, l'avaient construit. A cette époque déjà lointaine, les pannes étaient fréquentes et de la Touloubre acquit en y remédiant cette divine patience et cette enragée persévérance qui sont bien les plus précieuses qualités du metteur au point.

Dans le petit noyau que constituaient alors les fervents de l'automobile, de la Touloubre ne tarda pas à se créer des sympathies. Ses qualités de conducteur audacieux et adroit attirèrent l'attention de Serpollet, qui décida de lui confier une voiture de course pour disputer au début de 1902, l'épreuve Nice-Abbazia. Malheureusement, cette épreuve ne se courut pas et de la Touloubre faillit voir s'évanouir ses rêves de vitesse.

Les débuts Ils se réalisèrent néanmoins, puisque s'étant vu confier une voiture légère Decauville, il participa, quelques semaines plus tard, au Circuit du Nord à l'alcool. Puis ce fut la randonnée de Paris à Vienne, le Circuit des Ardennes Belges. De la Touloubre était lancé.

Son audace extraordinaire, son brio, son amour des épreuves de vitesse ne tardèrent pas à le classer au premier rang de notre brillante pléiade de conducteurs. C'est de ce moment que date son surnom si connu de « Tant qu'ça peut! »

En 1903, nous retrouvons le capitaine Genty au volant d'une Decauville. Il s'aligne dans Paris-Madrid et en arrière-saison,



De La Touloubre.

Le capitaine Genty, sous le nom de la Touloubre, s'est acquis une brillante réputation par son énergie et sa hardiesse en course.

fait excellente figure au meeting de côte de Laffrey.

1904 et 1905 De La Touloubre passa ensuite chez Turcat-Méry. Les intelligents constructeurs de Marseille lui confièrent une de leurs puissantes voitures pour les Eliminatoires Françaises des Ardennes. L'autre était pilotée par Rougier, qui devait ce jour-là se révéler comme excellent. Après un superbe début de course, de La Touloubre vit sa direction se gripper, la voiture, n'obéissant plus, se jeta contre un arbre et le conducteur n'échappa à la mort que par miracle.

Son ardeur combative n'en fut pas refroidie le moins du monde et il s'aligna trois mois plus tard dans le Circuit des Ardennes Belges, catégorie des voitures légères.

Pour la première fois, il conduisait une Darracq et l'excellente voiture du grand constructeur de Suresnes lui fournit l'occasion de sa première victoire. Puis, ce furent les meetings de Dourdan et de Gaillon: à ce dernier, il établissait un record qu'il détient d'ailleurs encore, pour les véhicules de sa catégorie.

L'année qui vient de s'écouler le vit au départ de nombreuses épreuves, toujours sur Darracq. Les Eliminatoires d'Auvergne, les Meetings d'Ostende et de Scheveningue, le Circuit des Ardennes belges, les courses de côte de Château-Thierry et Gaillon, les épreuves de vitesse disputées à Dourdan lui permirent d'affirmer sa réelle valeur et on se

souvient de la belle victoire qu'il remporta pour la catégorie des voitures légères au Circuit des Ardennes belges. N'ayant point de concurrent, il fit néanmoins un temps excellent, menant une course régulière et vite à la fois.

Nous verrons, pour le Grand Prix de l'A. C. F., disputé sur le Circuit de la Sarthe, le sympathique sportsman piloter une des nouvelles 125-chevaux Bayard-Clément qu'on dit si puissantes et si rapides. Ces jours derniers, de La Touloubre quittait à 7 heures du matin les grandes usines de Levallois, se rendait au Mans, effectuait le tour du Circuit et rentrait vers 3 heures, ayant ainsi parcouru bien près de cinq cents kilomètres en huit heures, arrêts compris. Je vous assure que c'est une très belle performance et qui est du meilleur augure.

La qualité du conducteur On aurait tort de prendre au pied de la lettre le surnom de « Tant qu'ça peut ». Sans doute, de la Touloubre ne craint rien autre chose que de ne pas aller assez vite; sans doute, il pousse sa voiture de bout en bout, mais il n'est point un téméraire irréfléchi. La grande habitude de véhicules puissants lui a fait gagner une sûre application des distances et il ne risque rien d'incertain. Si paradoxale que cette opinion puisse apparaître, il est permis de dire que La Touloubre est à la fois audacieux et prudent. Le meilleur éloge que j'en puisse faire est de dire qu'il complètera heureusement l'équipe Bayard-Clément, qui comprend déjà Albert Clément et Villemain.

C. FAROUX.

LE LANCEMENT D'UN AÉROPLANE

Par ERNEST ARCHDEACON

Comment peut-on lancer un aéroplane ? Il y a diverses méthodes que M. Ernest Archdeacon, dont on connaît la compétence en cette matière, a bien voulu expliquer aux lecteurs de la Vie au Grand Air.

Un des points les plus importants à étudier pour l'expérimentateur qui veut faire des essais d'aviation, est le procédé de lancement des appareils, et le terrain propre aux expériences que les aviateurs appellent, d'ores et déjà, un aérodrôme.

Je ne puis mieux donner la définition d'un aérodrôme et la description des procédés de lancement jusqu'à présent usités qu'en publiant telle quelle la définition fournie par le premier maître des fameux frères Wright, le Canadien Chanute, dans une magistrale étude, naguère publiée par lui dans l'*Aérophile*.

« L'aérodrôme des Wright était un monticule de sable fin, d'environ 30 mètres de hauteur, au milieu d'une langue de terre, sans un seul arbre, arbuste ou touffe d'herbes. — A ses pieds s'étend le sable plat, et des brises régulières arrivent chaque jour de la mer. »

« Le lancement s'opère de la façon suivante; on se sert de deux aides, chacun tenant une extrémité de la machine, et courant contre le vent.

« L'aviateur debout au centre court quelques pas au commencement, puis la vitesse et la sustentation augmentant, il se jette à plat ventre sur les brancards, et aussitôt qu'il se sent bien soutenu par l'air, il crie le lâchez-tout.

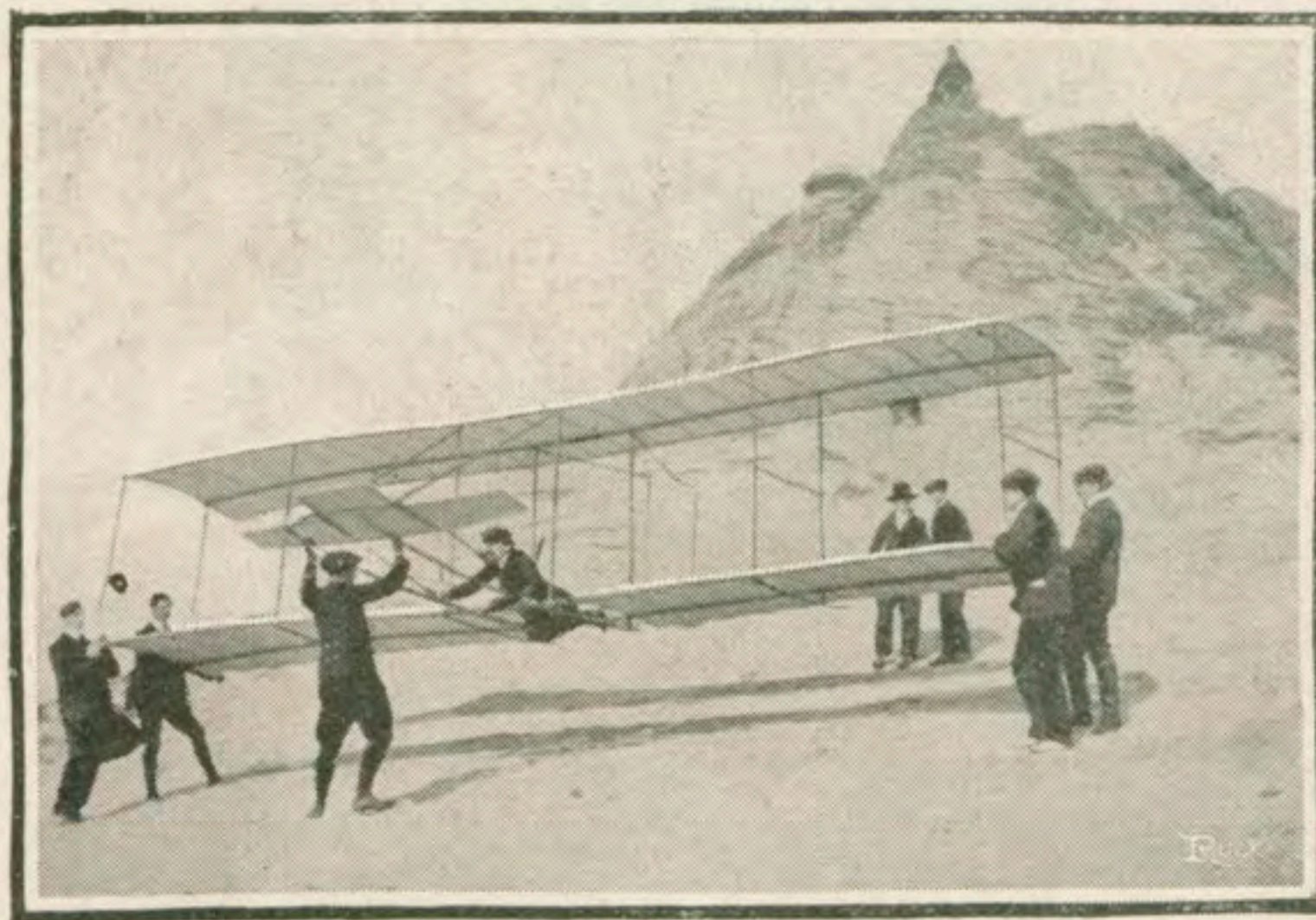
A partir de cet instant, la pesanteur sert de force motrice; il glisse le long de la colline, se guidant près du sol à l'aide du gouvernail avant, et se dirigeant à gauche ou à droite par la torsion des ailes qui jouent un peu sur leurs attaches ainsi que par le gouvernail arrière.

Arrivée au pied de la colline, une action vigoureuse du gouvernail fait remonter un peu la machine, augmentant la résistance et éteignant la vitesse.

La machine, alors, va se poser sur le sol et s'arrêter après avoir glissé sur le sable avec ses patins. »

A cet exposé absolument clair, fait par Chanute, de la méthode de lancement, je n'ai absolument rien à ajouter, sinon à noter cependant un petit fait sur lequel il n'a peut-être pas assez insisté dans son travail, c'est la nécessité absolue d'un vent ascendant lorsque l'on fait des expériences sans moteur.

Je ne me lancerai pas ici dans les considérations techniques démontrant la nécessité du vent ascendant, lesquelles considérations seraient peut-être un peu spéciales pour les lecteurs de cette Revue; qu'il leur suffise de savoir que cette ascendance du vent est indispensable et que, d'ailleurs, elle se produit toujours quand la pente



L'aéroplane Archdeacon à Berck
Procédé de lancement classique. Les quatre lanceurs se préparent à courir pour effectuer le lancement.

est assez longue, le vent finissant petit à petit par en épouser la forme.

Les essais doivent donc toujours être faits sur une colline, non seulement pour allonger la trajectoire, mais pour avoir le vent ascendant nécessaire.

« Par surcroît, la trajectoire restant sensiblement parallèle au sol, les chutes, forcément nombreuses du début, ne peuvent pas avoir de suites graves.

« Ceci conduit directement à déplorer l'aberration d'un trop grand nombre d'aviateurs qui, pour leurs débuts, ont l'idée de s'élancer soit d'un escarpement élevé, soit même d'un ballon. Cette idée funeste a déjà causé la mort d'un grand nombre d'aviateurs. Ils se figurent que, la durée de la chute étant plus grande, ils auront le temps de réfléchir et d'agir pour rétablir l'équilibre.

« C'est ignorer que le rétablissement de l'équilibre demande une action presque instantanée.

« Le temps que l'intelligence, même la plus prompte, emploie à décider quels mouvements sont utiles est infiniment plus grand qu'il n'est permis et quand enfin les muscles obéissent, le mouvement produit se heurte à une situation entièrement changée et la catastrophe s'ensuit inévitable.

« Il n'est pas possible d'apprendre à marcher, à danser, à patiner, à rouler à bicyclette, ni même à voler en une minute, et c'est pourtant ce que ces aviateurs voudraient faire. Non, il faut se créer lentement les réflexes nécessaires; il faut, comme le dit si bien dans notre langue M. Chanute, apprendre peu à peu son métier d'oiseau. »

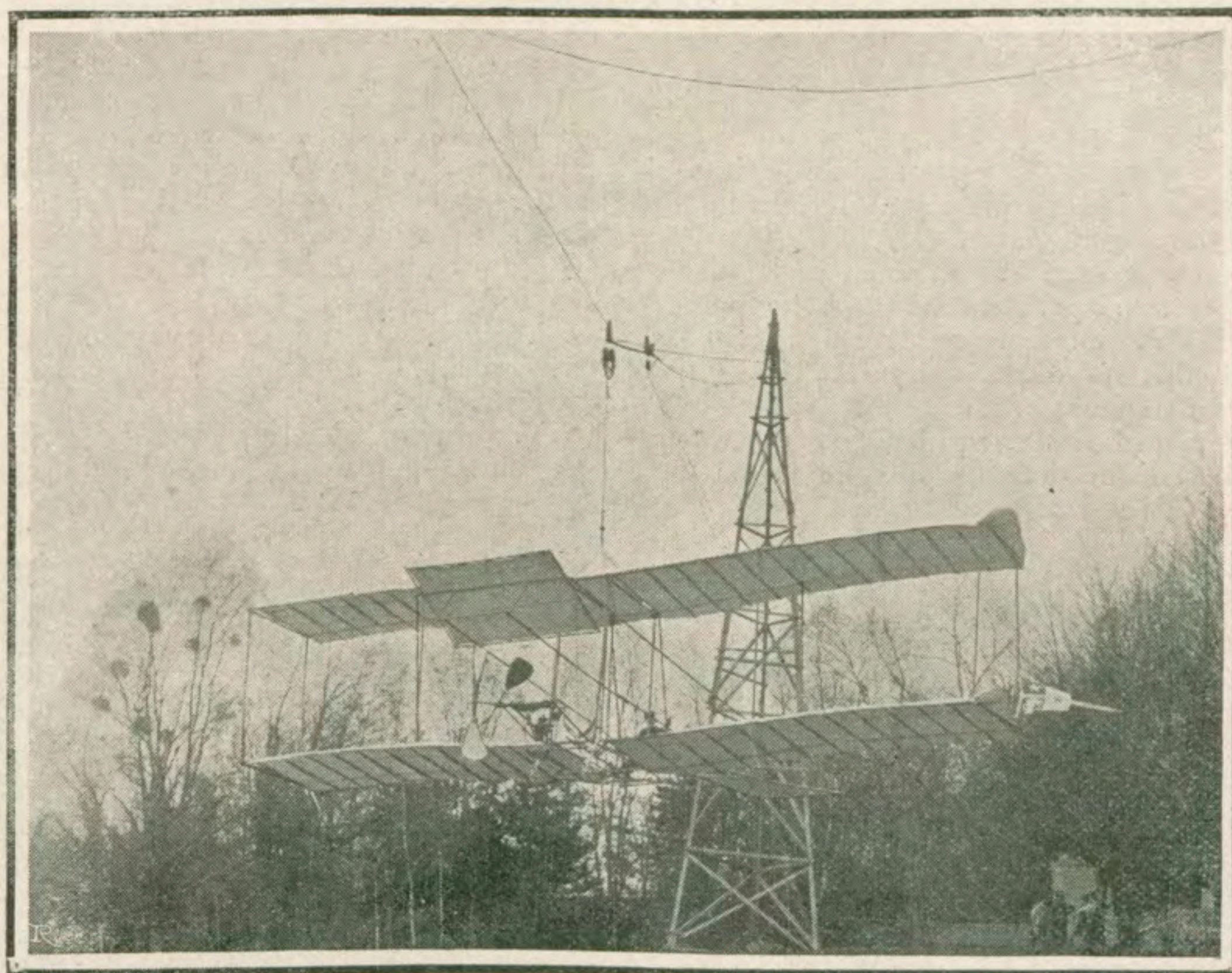
Un aéroplane parfait. Nous voyons de suite, d'après cette étude, le nombre fantastique de conditions à réaliser pour un aérodrôme parfait d'après la méthode de Lillien-thal.

Pente longue et régulière, terrain mou. Aucun obstacle. Pente toujours orientée exactement au vent. Vent de 7 mètres par seconde au minimum.

Direction ascendante du vent, etc. Le vent de 7 mètres par seconde n'est d'ailleurs fréquent qu'au bord de la mer, et, pratiquement, assez rare, dans l'intérieur des terres. Eh bien! toutes ces conditions sont anormales, et presque utopiques à trouver réunies ensemble dans la pratique.

La longueur de la pente dans un aérodrôme n'a pas à être déterminée; mais il est bien évident

(1) La partie entre guillemets est empruntée à une remarquable étude du capitaine Ferber, parue dans la Revue d'artillerie, d'août 1905.



Aérodrôme funiculaire du capitaine Ferber, à Chalais-Meudon.
L'aéroplane se déclenche et prend son essor à un point fixé à l'avance par l'expérimentateur.



L'aérodrôme en plan incliné du capitaine de génie anglais Baden-Powell.

que plus elle sera longue, plus la glissade sera longue elle-même. Mais il faut bien que la pente ait une centaine de mètres.

Il va de soi que, pour pouvoir opérer par tous les temps, il faudrait au lieu d'une pente unique, avoir un cône complet, avec toutes les orientations.

De plus, il faut, je l'ai dit, un vent de 8 mètres par seconde environ; ce qui est fort rare dans l'intérieur des terres. Donc, il serait désirable, à tous les points de vue, d'avoir un système de lancement, donnant à l'aéroplane la vitesse propre nécessaire, et permettant d'opérer, même par calme plat.

Parmi les systèmes de lancement possibles, on peut en proposer deux, également intéressants :

Premier système. — On aurait un petit wagon, descendant sur une pente convenable et sur une voie Decauville d'environ 40 mètres de longueur. Cette voie pourrait même être ripée à volonté pour être placée face au vent régnant si la colline le permettait.

Après ces 40 mètres de parcours, le wagon pourrait être brusquement arrêté et l'aéroplane prendrait son essor.

L'aérodrome funiculaire. Un deuxième système d'aérodrome, également fort intéressant, et dont le capitaine Ferber fut le premier promoteur, serait ce que j'appellerai l'aérodrome funiculaire.

L'aéroplane se déclenche et prend son essor aussitôt qu'il arrive au point situé tout en haut de notre cliché. Ce système permet même à l'expérimentateur de s'accrocher, sur le fil, à des hauteurs progressivement croissantes, au fur et à mesure qu'il devient plus sûr de sa manœuvre; ce qui lui permettra d'augmenter beaucoup les distances parcourues.

Il a aussi l'avantage de lui permettre d'étudier son équilibre et ses gouvernails avant même d'être complètement lâché dans l'atmosphère; mais, d'autre part, il se prêterait beaucoup plus difficilement que le système chemin de fer à un déplacement possible, suivant la direction du vent, car, ainsi, on ne permet d'opérer que par vent rigoureusement debout ou calme absolument plat.

Dès l'instant que vous avez un moteur pour propulser votre aéroplane ou un canot pour le tirer, les lancements sur l'eau en montant l'appareil sur des flotteurs sont assurément les moins dangereux de tous.

Les lecteurs de ce journal se souviennent peut-être des essais



Lancement de l'aéroplane Archdeacon au champ de manoeuvre d'Issy.
La traction est, ici, obtenue par une automobile.

tale, en ce sens qu'il est aussi impossible d'essayer des aéroplanes sans aérodrome que d'expérimenter des automobiles sans routes.

Avis aux capitalistes Bien des personnes auraient, à la rigueur, les moyens de construire un aéroplane sans moteur qui aujourd'hui coûterait au maximum 500 francs; en revanche, bien peu auraient à leur disposition le terrain voulu, en même temps que les ressources assez importantes nécessaires pour l'aménager.

Un aérodrome ne doit pas être forcément de dimensions gigantesques: s'il est un peu petit, les planements seront un peu moins prolongés que s'il est grand, mais ne seront pas beaucoup moins instructifs.

Toute question de science mise à part, la création d'un tel aérodrome pourrait être une excellente spéculation.

Le propriétaire de l'installation pourrait assurément prélever un droit d'entrée sur les spectateurs (auxquels il présenterait un spectacle unique au monde), en même temps qu'un droit de location pour le remisage des appareils.

La question de prix du terrain à part, — et la surface nécessaire n'est pas énorme, — on pourrait installer un aérodrome parfait pour une dizaine de mille francs.

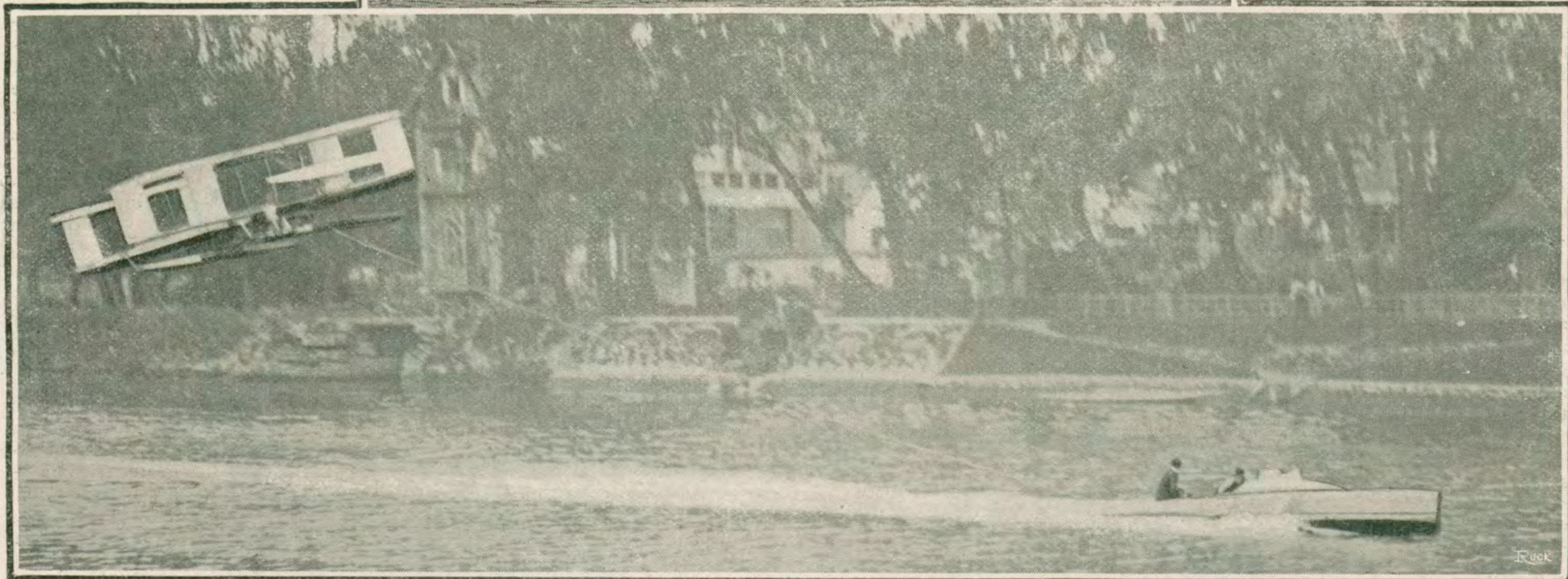
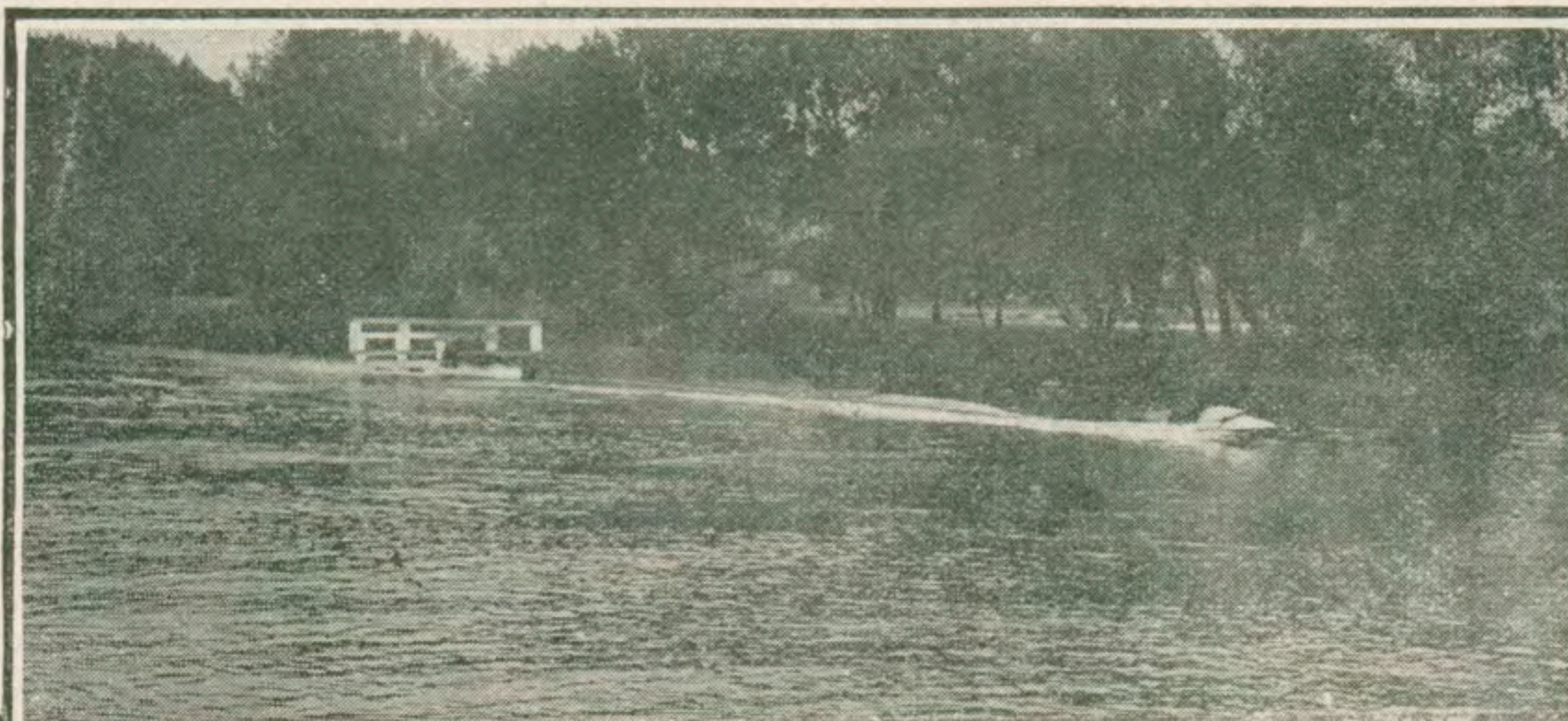
Y aurait-il un impresario entreprenant pour se laisser tenter?

Comme j'ai voulu faire ici un véritable petit historique des divers

procédés de lancement, j'ai cru devoir faire figurer dans les photographies le procédé de lancement par traction automobile, que j'ai expérimenté à Issy, mais je m'empresse d'ajouter que j'ai tout à fait abandonné ce système, que je considère comme extrêmement dangereux, et que je ne le préconise pas du tout.

Déjà j'avais eu la précaution d'empêcher mon jeune expérimentateur, M. Voisin, de monter dans l'appareil et de le remorquer par un sac de sable.

ERNEST ARCHDEACON.



Expériences Archdeacon — Procédés de lancement des aéroplanes sur l'eau.

Le start : l'aéroplane repose sur ses flotteurs — En plein vol : l'aéroplane, qui pesait, monté, 450 kilos, s'est enlevé comme une plume.

BOUHOURS RACONTÉ PAR LUI-MÊME

Bouhours, le triomphateur de la dernière course de 24 heures, derrière grosses motocyclettes, le gagnant de tant d'épreuves, le favori des populaires, est l'un des coureurs qui possèdent la carrière la mieux remplie. Nos lecteurs seront heureux de lire le récit des impressions de sa carrière sportive

QUAND, à mon entrée en piste, je suis accueilli par la longue clameur des populaires, le cri prolongé qui depuis plus de dix ans m'accompagne dans toutes mes courses, le « Bou-hours » ! « Bou-hours » ! que connaissent tous les habitués de vélodrome, j'éprouve le même plaisir, toujours nouveau, de sentir cette foule bienveillante et amie m'encourager dans mes efforts, et m'aider aux minutes de défaillance.

Aujourd'hui, je suis un vieux, j'ai presque trente-six ans, et depuis le jour où en 1890 j'ai gagné sur une ridicule bicyclette à caoutchoucs pleins et à direction à pivot le championnat de Normandie, j'ignore le nombre considérable de kilomètres que j'ai pu couvrir sur les routes ou sur les pistes. Au hasard des rencontres, vainqueur hier, moins heureux aujourd'hui, mais m'efforçant toujours de lutter loyalement, et faisant tous les efforts pour gagner, car j'aime la victoire pour toutes les joies qu'elle apporte.

Quand, jadis, derrière les tandems ou les triplétes, derrière les engins mécaniques, puis aujourd'hui, derrière les motocyclettes, on se sent filer au train fou qui vous emporte, on a parfois cette pensée bizarre qui vous obsède, que tout à coup, tout va s'arrêter brusquement, et que quelque chose d'inattendu et de terrible va arriver; et à cette minute-là, il faut tenir son guidon plus ferme et pousser plus rageusement sur les pédales, car si l'on éprouve cette appréhension bizarre, cette petite crainte, il n'en faut rien laisser paraître, il ne faut pas ralentir, il faut gagner malgré tout et le nez baissé sur le guidon, on se maintient dans le sillage fuyant de la machine qui vous précède.

Un jour, nous allions si vite, — pour l'époque, — Huret, Chase, et

moi, que ma femme, qui assistait à la réunion, crut que je devenais fou. Et pourtant je vous assure qu'en pleine lutte, en pleine vitesse, le coureur garde son sang-froid, sait ce qu'il fait, et son attention peut très parfaitement se distraire de la roue qui le précède sans que le danger soit imminent de chutes graves.

Je suis tombé assez souvent : j'ai été blessé, j'ai couru certain jour couvert de bandelettes, j'ai connu les horribles douleurs des plaies qui se rouvrent quand on remonte en machine. Pendant un mois, j'ai couru chaque dimanche, montant

plus de dix-huit mois, il y a une dizaine d'années, à celui des vingt-quatre heures qui m'appartient pour un bout de temps je crois, toute ma vie s'est écoulée avec de rares entrées dans les vélodromes de France ou d'Allemagne. J'ai connu, outre-Rhin, des saisons triomphales et cette année, on me propose déjà d'autres engagements qui vont permettre aux amis que j'ai là-bas de me revoir encore lutter contre leurs coureurs favoris. Mais pour être capable de triompher, je suis en train de me faire construire un tandem; car, croyez-le bien, rien n'est

plus sûr que cet engin, dont l'arrière ne flotte pas et dont l'équipier de tête n'a d'autres soucis que la direction de sa machine.

Au commencement de ma carrière, on courait derrière des tandems, puis vinrent les équipes formidables de triplétes et de quadruplétes, la vitesse augmenta du coup, mais les frais également. Je fus l'un des premiers à avoir un tandem électrique, mais quand on en vint, après le tricycle, à la motocyclette, j'ai le jour de l'ouverture de Buffalo, pris part à une course derrière Demester-Lamberjack, course que j'ai gagnée, je crois bien.

Quand Tom Linton inaugura les grands coupe-vent, j'ai couru derrière les boucliers, bien à l'abri: mais j'avoue que derrière n'importe quel engin, l'effort peut être identique et qu'une course gagnée en 1895 à quarante-cinq à l'heure, n'était pas plus dure qu'une gagnée ainsi à quatre-vingts.

« On en met ! » et dans la dernière course de vingt-quatre heures, quand j'ai couvert la première heure 75 kilomètres, je vous assure que ce n'était guère un passe-temps de père de famille. Heureusement plus âgé, plus fait que mes adversaires, j'ai pendant vingt heures marché à cette allure sans



A l'atelier.

Menuisier de son état, le coureur, pendant ses minutes de loisir, travaille encore et manœuvre la scie et la varlope.

Le coureur à 20 ans.

Bouhours, champion de Normandie en 1890. C'est la première victoire inscrite à son livre d'or, 100 kilomètres en 3 h. 55 m. !

juste en machine pour la course, au prix de quelles souffrances ! maintenu en forme grâce au prodigieux Pastaire, qui, d'un doigt léger, me massait chaque matin savamment, et me permettait de conserver une forme artificielle, si j'ose dire. Mais les plus mauvais souvenirs ne m'empêchent d'aimer mon métier pour les joies qu'il m'a apportées, et les satisfactions qu'il m'a offertes.

Une carrière de 16 ans.

Menuisier de mon état, j'ai abandonné la scie et la varlope pour m'entraîner sérieusement, et je dois dire que c'est à ma bonne santé et à la sagesse de mon régime, que j'ai dû de demeurer malgré l'âge, aussi vite en devenant plus résistant. Du record de l'heure que j'ai conservé



Entraînement à pied.

C'est derrière son jeune fils, monté à bicyclette, que le champion chaque matin fait de longues promenades à pied.

La Vie au Grand Air

ressentir la moindre défaillance, mais, si les dernières heures me paraissaient particulièrement dures, c'est que, les genoux enflés, je ne pouvais plus qu'à peine faire tourner les jambes. L'estomac n'avait pas bougé, je n'avais nullement sommeil, mais ces damnés genoux semblaient peser cent kilos.

J'ai gagné ma course dans les quinze premières heures; après, j'avais la ferme conviction d'arriver, la certitude de la victoire et l'on s'explique mal cette joie que l'on éprouve d'être en tête, avec des adversaires désarmés loin derrière soi.

Le public a vaguement l'idée qu'une telle victoire rapporte des mille et des cent et que j'ai le temps maintenant de m'endormir sur un solide matelas de billets. Sans faire de comptes compliqués, tous les frais d'entraîneurs et d'entraînement payés, si, après les prix et les primes, j'arrive à conserver douze cents francs c'est tout le bout du monde. Et un de mes concurrents, ce jour-là, se trouve exactement avec cent vingt francs de bénéfice pour cette jolie promenade de vingt-quatre heures. Le dimanche, lorsqu'il court, il ne part jamais sans une garantie de huit cents francs; il a été moins heureux pour cette fois.

La lettre Cette dernière victoire d'un rival d'ailleurs me vaut d'autres bénéfices, mais ce qui m'a



Les félicitations des amis.

Dans son foyer, entouré de ses enfants, de sa femme, et de son entraîneur Devilly. Bouhours dépouille le volumineux courrier que lui valut sa dernière victoire.

fait le plus plaisir, c'est la lettre de Walters, que j'ai reçue il y a quelques jours. Les lecteurs de la Vie au Grand Air en auront la primeur.

« Mon cher Bouhours,

« Je ne savais pas jusqu'à ce que j'aie rencontré mon ami, Charley Joince, ce matin, que mon ancien record avait été battu par vous. Comme je ne peux pas aller vous serrer la main et vous complimenter personnellement, je vous écris pour vous adresser mes meilleures félicitations à propos de votre splendide performance. Je regrette de n'avoir pu être présent pour vous voir l'accomplir et je vous souhaite d'avoir une saison fertile en succès.

« Recevez les meilleures amitiés de votre vieux camarade,

« A.-E. WALTERS. »

Et maintenant qu'on m'excuse d'avoir raconté mes petites affaires — on dit si maladroitement ses impressions, — je tenais surtout à remercier ce cher public de l'accueil qu'il me fait à chaque apparition en piste. Ceci fait, je n'ai plus qu'à mettre enfin le point final. L'effort du reste que m'a coûté cet article n'aura pas été un des moindres de ma carrière athlétique.

EMILE BOUHOURS.

Les transformations de la machine de course

Un court exposé des divers types de montures usitées par les coureurs cyclistes depuis trente ans nous fait assister à la lente évolution qui va du grand bicycle d'antan à l'actuelle bicyclette

Le cyclisme est un des plus jeunes parmi les sports ayant conquis non seulement leur droit de cité, mais la grande popularité, chez nous. Le plus consciencieux écrivain n'en saurait, avec la meilleure volonté du monde, faire remonter les origines au-delà de 1869, alors qu'un confrère de l'époque organisait avec grand retentissement une course de Paris à Rouen restée fameuse dans les annales du cheval d'acier.

Cependant, ses transformations ont été si nombreuses qu'un numéro tout entier de la Vie au Grand Air ne suffirait point pour en retracer fidèlement son histoire, même limitée à la partie mécanique. C'est-à-dire à la monture.

Pour cette raison, esquissant aujourd'hui cette courte étude sur les transformations de la machine cycliste de course, ai-je volontairement laissé de côté « l'âge de bois » pour aborder mon sujet seulement au moment où le grand bicycle aux fins rayons et au rein d'acier, si svelte dans sa robustesse détrônait le « vélocipède » du type Michaux. L'« a-raignée », comme les profanes se plaisaient alors à l'appeler, date des environs de 1875

et son règne particulièrement brillant en Angleterre, devait durer plus de dix ans. Faut-il mentionner parmi ses plus fameux protagonistes, chez nos voisins : Cortis, Keen, Furnivall, Speedley, Reith, Falconer, Howell, Wood, Synner et Osmond; chez nous : Medinger, Duncan, De Civry, Charron, Terront, Dubois, etc... Fournier lui-même qui, campé à côté de sa haute monture, forme le sujet d'une de nos illustrations.

Le futur roi du volant fut d'ailleurs un des derniers de la glorieuse pléiade, et sa véritable réputation ne date que de l'apparition de la bicyclette, c'est-à-dire vers 1888. Il est amusant à rappeler ici que la machine basse ne s'imposa pas d'emblée, loin de là. Bien au contraire, elle soutint, durant deux ou trois ans avec le bicycle une lutte où celui-ci eut souvent l'avantage, particulièrement sur les bonnes pistes. Et je me souviens d'un match « bicycles contre bicyclettes » couru sur la piste de Paddington à Londres en 1890, dans lequel la future petite reine eut à subir une défaite complète.

En tout cas, l'avènement du pneumatique se produisant à



De Cleves

Mousset

Echalié

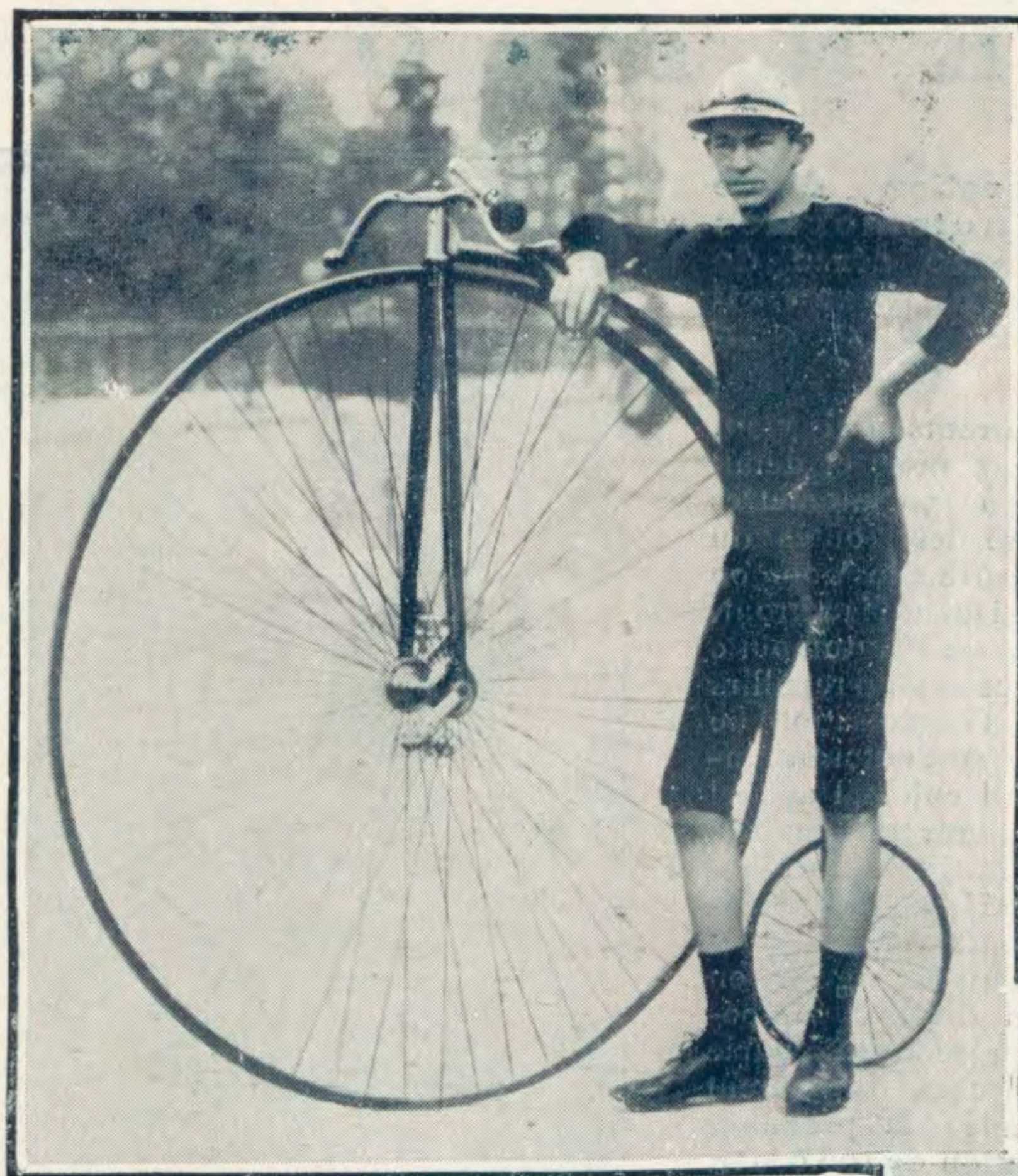
Hermet

Nick

(Cliché Chiesi).
Del Mello

Les premières bicyclettes de course (1888).

A ce moment, le tricycle disputait encore la suprématie aux machines à deux roues, comme on peut le voir. Les unes et les autres étant munies de caoutchoucs pleins.



Le grand bicycle de Fournier.

Instrument fort élégant dans sa sveltesse, mais terriblement dangereux. Dérivé seulement par la bicyclette vers 1838.

ce moment, décida du sort de la bataille et deux ans après, le fameux « grand bi » n'était plus qu'un instrument préhistorique. A peine la transformation fut-elle marquée par l'essai de divers types mixtes dont la reproduction n'évoque aujourd'hui que des sourires. Parmi

peut-on noter dans son histoire depuis cette époque des transformations et des perfectionnements de détail. Il existe évidemment de grosses différences — jugez-en plutôt — entre la bicyclette sur laquelle Terront gagna la course Paris-Brest en 1891 et celle qui conduisit Kramer à la victoire, l'an dernier, dans le Grand Prix de Paris.

Mais cesont en somme des dissemblances de détail et en les mettant à part, on arrivera à cette conclusion que l'introduction dans les courses cyclistes de la bicyclette à pneumatiques, marque sans doute l'apogée de ce



Le « Bicycle » multiplié de Béconnais.

Machine de transition entre le bicycle et la bicyclette. Célèbre par Shorland, qui le monta deux ans durant, vers 1889, et battit même avec lui de nombreux records.

que j'appellerai volontiers l'élevage du pur sang... d'acier.

Le type, maintenant semble bien définitif ou, pour mieux dire, il existe deux types de machines : la machine du sprinter et celle du



La bicyclette actuelle.

Le champion américain Kramer, montant le type de machine de course adoptée partout aujourd'hui.

les plus connus, il faut citer le crypto, sorte de bicycle de petite taille avec multiplication et le Star, qui n'était autre qu'un bicycle avec la petite roue devant.

Il est véritablement surprenant de noter que sur ces instruments aussi disgracieux que mal commodes, quelques performances retentissantes furent accomplies. C'est ainsi que le prestigieux Zimmerman se révéla grand champion avec le Star et que Shorland, monté sur un Crypto, battit par deux fois le record du monde des 24 heures. Résultats qui constituent un fameux hommage rendu à la valeur athlétique des deux célèbres cracks!

Depuis la disparition définitive de ces machines hybrides ainsi que du pauvre bicycle et de son vieux rival le tricycle, la bicyclette règne en maîtresse incontestée. Et tout au plus



La bicyclette de Terront, grâce aux pneus, est universellement adoptée.



Une variété spéciale.

La bicyclette actuelle appropriée aux besoins spéciaux des coureurs de demi-fond qui suivent les motocyclettes d'entraînement.

stayer. Alors que la première, sans avoir conservé la « longue base » de ces dernières années, est encore assez allongée, la seconde s'est raccourcie, la roue avant s'est réduite, la fourche est devenue droite ou même cintrée en arrière, tous artifices qui ont pour but et pour résultat de rapprocher l'homme de son écran protecteur, coupe-vent ou dos de l'entraîneur. Il a même fallu que le règlement prévoyant fixât un minimum de hauteur pour les roues et exigeât que le passage des manivelles derrière la roue d'avant fût toujours possible. Les deux photographies qui accompagnent cet article montrent d'une façon frappante la différence entre les deux types de machines.

VICTOR BREYER.



Le « Star » de Zimmerman.

Encore une machine hybride tenant à la fois du bicycle et de la bicyclette.

COMMENT ON PRÉPARE UN CIRCUIT



Avant la conférence.

Aussitôt arrivés, MM. Durand et Singher collent sur les murs l'affiche annonçant la conférence.

dont le moindre ne fut pas d'intéresser les habitants des pays placés sur le parcours, et des localités voisines de l'épreuve, d'une façon d'autant plus certaine qu'ils avaient contribué de leurs deniers à son organisation. Les 24 maires des 24 communes traversées par le circuit regardent dès à présent la course comme leur œuvre et ceux qui en généralisent en quoi que ce soit la préparation auraient maille à partir avec eux. L'un d'eux, à Sceaux-sur-Huisne, qui a 80 ans et qui garde le lit, s'est fait apporter le sceau de la mairie pour l'apposer lui-même sur la lettre d'avis favorable. A Champagny, sur 125 francs du budget disponible, le Conseil municipal en a accordé 100; Montaillet, où les disponibilités se montaient à 25 francs, s'est inscrit pour 20 francs. Il reste à cette brave petite commune cent sous jusqu'au 31 décembre! Allez donc essayer de faire interdire la course!

Mais pour arriver à faire comprendre à toutes ces populations rurales ce que c'est que l'automobile et en quoi son développement peut personnellement les toucher, des conférences ont été organisées et, chaque dimanche, ces vaillants défenseurs de la course sportive qui ont nom Singher, Durand, Carel, Pellier, le Dr Moreau, et j'en passe, se transportent dans des localités différentes emportant avec eux tout le matériel nécessaire à des projections cinématographiques. Ils s'installent tantôt dans une salle de mairie, dans une grange, tantôt en plein air, et après avoir expliqué à leur audi-

La préparation d'une course d'automobiles comporte une série de détails que l'on ne saurait soupçonner

Les concurrents qui vont, dans deux mois et demi, dévorer à 150 kilomètres à l'heure les routes du circuit de la Sarthe, les 200.000 spectateurs qui les applaudiront, les membres de l'Automobile Club de France sur qui rejaillira l'honneur de l'organisation de l'épreuve, ne se doutent jamais du travail colossal auquel auront dû se livrer les membres du Comité d'initiative du Mans qui ont assumé la responsabilité de cette organisation.

Lorsque, d'un beau geste, en présence des diverses compétitions qui se présentaient pour le choix d'un circuit, ils jetèrent dans la balance la promesse d'une subvention de 100.000 fr. ils n'avaient pas un sou en caisse. Il fallut trouver ces 100.000 francs et, fort ingénieusement, c'est dans la population qu'ils les cherchèrent. Ils atteignirent ainsi un double but



Une conférence à Montmirail.

Pendant que M. Durand, conférencier de l'A. C. S., harangue les habitants de Montmirail, notre photographe Simons, prend le cliché que l'on peut voir en première page de ce numéro.

toire attentif comment la course d'automobiles a perfectionné le moteur qui servira aux emplois agricoles, aux transports en commun sur route ou sur rails, il fait défiler devant eux les vues nimbées du Circuit des Ardennes ou du Circuit d'Auvergne. Et ainsi toute une région a été conquise, non seulement à l'idée d'une course, mais à l'idée automobile. Au lieu de jeter des pierres aux chauffeurs on les salue amicalement au passage.

On les écorchera un peu au mois de juin, mais ils commencent à y être habitués.

Les membres du Comité ont d'ailleurs à s'occuper d'une masse de détails insoupçonnés. S'ils font ressortir à leurs compatriotes les avantages pécuniaires qu'ils retireront d'une épreuve comme celle-ci, en leur donnant comme exemple le circuit d'Auvergne qui amena 15 millions dans le Puy-de-Dôme, il leur faut aussi endiguer dans des limites acceptables leur assez explicable envie d'user de la situation.

Il faut cependant s'attendre à payer un peu cher la semaine de la course, bien heureux



Le tambour de ville.

Pour avertir ceux que les affiches ne touchent pas, le tambour va porter la bonne nouvelle à tous les carrefours du pays.

si l'on trouve un gîte. Déjà, sur le parcours, et dans les villages situés à cinq ou six kilomètres du circuit, la plupart des locaux disponibles sont retenus.

Il faut le dire, les membres de l'A. C. S. ont obtenu des résultats inespérés. Pour la première fois, une compagnie de chemins de fer a consenti à souscrire pour une course d'automobiles. La Compagnie de l'Ouest a versé 5.000 francs, tout en déclarant que les automobiles faisaient du tort à ses premières classes. Pour la première fois depuis la révolution le marché de Connerre a été changé de date. Pour la première fois la population du Mans, qui est peut-être la plus calme, la plus difficile à remuer de France, s'est emballée pour une idée. Ce que les questions politiques, religieuses ou sociales n'ont pu faire, l'idée sportive y est parvenue. Signe caractéristique, à l'Alcazar, on joue depuis huit jours une revue locale, fort bien trébuchée ma foi et qui ne serait pas déplacée dans quelque music-hall parisien. Le sujet principal en est la course du 25 juin et l'apothéose finale consacre le succès de l'automobile et de deux de ses champions, tous deux Manceaux, Fournier et Hemery.

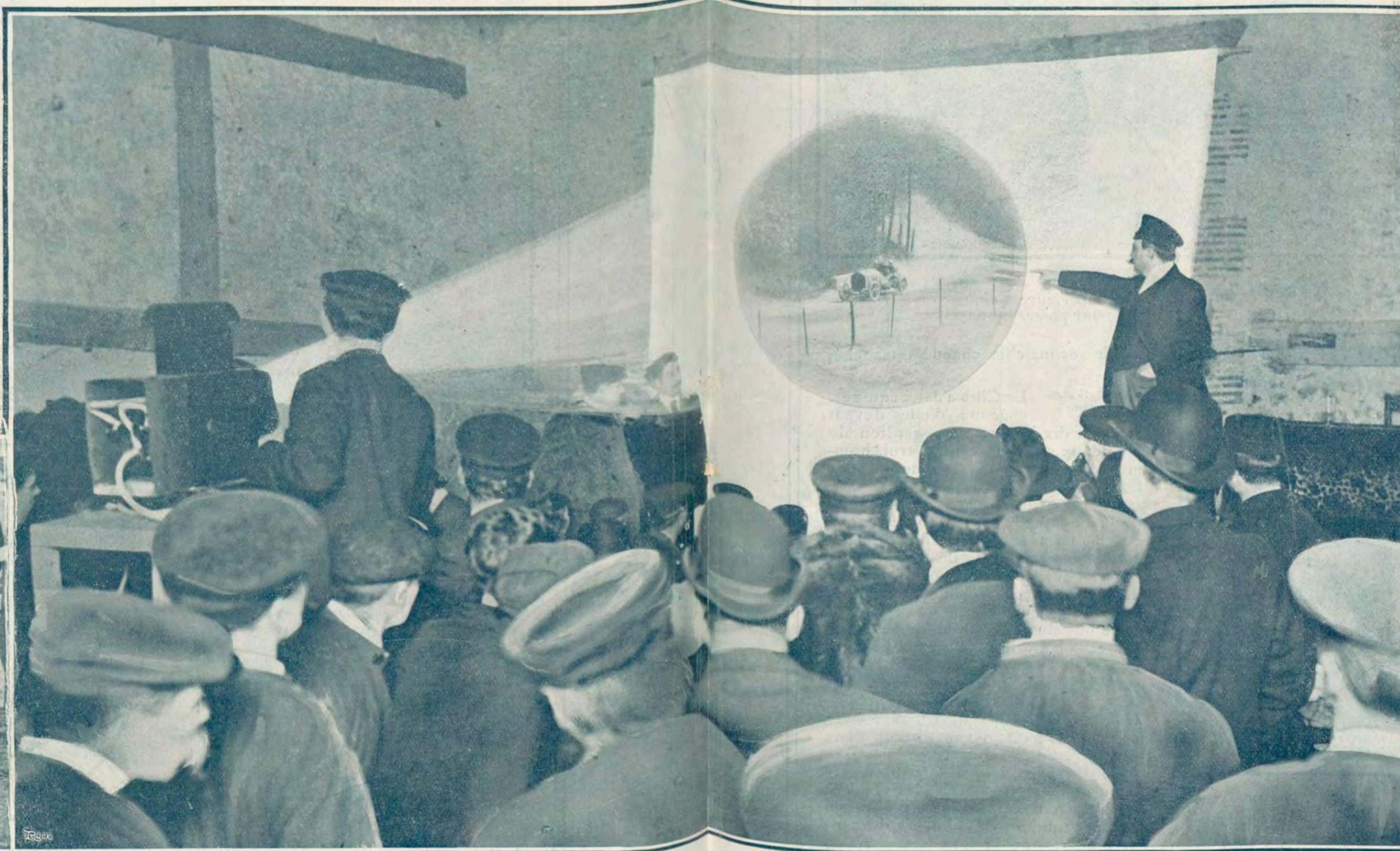
« Hé! V'là le Circuit! », tel est le titre de la revue; telle est aussi l'acclamation par laquelle on s'accueille à trente kilomètres à la ronde, car Hé! est l'interjection favorite des Sarthois. Elle ne peut manquer de passer dans l'argot des chauffeurs.

MARCEL VIOLETTE.



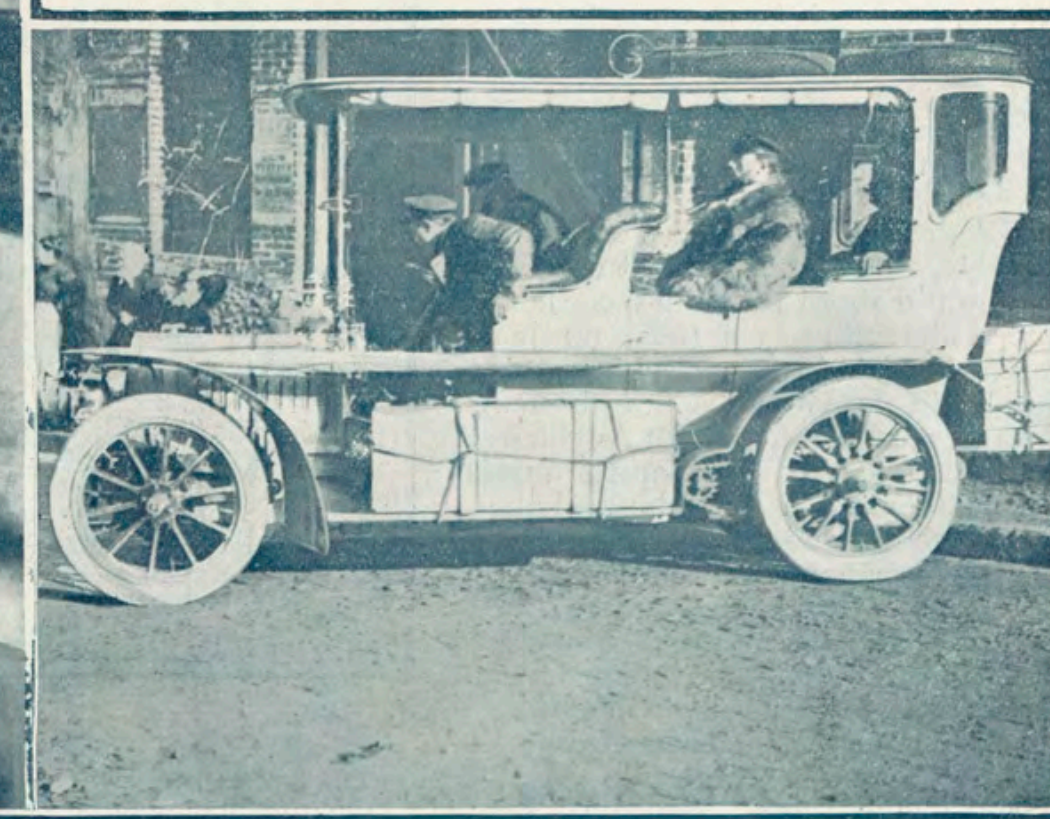
Sur la route, on commence à rencontrer les concurrents.

Voici M. Paul Faure, qui a fait le Circuit dimanche dans les deux sens. A côté de lui, MM. Singher et Robert Oudot.



Le cinématographe au village.

Les conférences se terminent par une séance cinématographique dans une salle de mairie, un préau d'école, une grange au besoin. Malgré l'installation de fortune, les projections sont fort réussies et les spectateurs se pâment devant le défilé des monstres de vitesse dans le Circuit d'Auvergne ou dans la Coupe.



La voiture des conférenciers.

La voiture porte tout le matériel, la lanterne à projection, la lampe oxyéthérique, la toile de fond, etc. les conférenciers.

LA CROSSE CANADIENNE



La crosse.
Au signal de l'arbitre, la balle mise en jeu entre les raquettes sera ramenée par l'un ou l'autre joueur



Une passe difficile.

Les deux joueurs essaient de ramasser la balle à terre en la roulant sous la partie supérieure de la crosse. Le troisième se tient prêt à bénéficier de la passe.

les ans au nord de l'Angleterre (Stockport), et la foule en suit les péripéties avec le plus vif intérêt.

En France, la Crosse n'est connue que depuis fort peu de temps. Elle a été tout d'abord jouée au lycée Janson de Sully. Puis, en 1903, un jeune sportsman, M. Poulain, président actuel du la Crosse Club de Paris, ayant pratiqué le jeu en Angleterre, réussit à former une équipe qui fut entraînée par M. Benedict. Malheureusement de nombreux départs pour l'étranger amenèrent très vite l'effondrement du Club; et cette année seulement, sous la même initiative « le la Crosse Club de Paris » apparaissait à nouveau. La nouvelle équipe était entraînée par M. Fernandez, joueur d'origine, et c'est dans le parc de Saint-Cloud, non loin du grand bassin, que le la Crosse Club de Paris

La Crosse canadienne est un sport qui remporte beaucoup de succès en Angleterre. Importé en France, il a fait déjà quelques adeptes et mérite de devenir autant en honneur que les autres jeux athlétiques.

On n'est pas d'accord sur les origines du jeu de la Crosse. — Importé en Angleterre par les étudiants canadiens, il a pris dans le nord de cette contrée une grande et rapide extension. Chaque année, le Nord et le Sud, le « Cheshire » et le « Lancashire » jouent un grand match pour conquérir le « flag » (drapeau de l'un des deux comtés).

En 1901, un team du Canada fit un sensationnel voyage dans les grandes villes du Royaume-Uni et après avoir défait toutes les équipes des comtés environnants, se fit battre par « le Cheshire ». Un grand match international eut lieu tous



Un passe.

Le joueur menacé pour une passe supérieure a changé de tactique en baissant sa raquette pour passer en dessous.



La mauvaise garde.

Deux joueurs trop bien marqués ne pourront reprendre la balle qui leur est passée. Le troisième s'est avancé pour en profiter.

jouait ses matches chaque dimanche.

Les règles de la Crosse. Le Club a deux équipes, chacune d'elles devant compter dix joueurs : un gardien de but; deux ailes; un centre; trois hommes d'attaque; trois hommes de défense.

La crosse ou raquette avec laquelle on lance la balle est un long manche en bois terminé par un filet, la balle employée est faite de caoutchouc durci, elle a environ 20 centimètres de circonférence et son poids est de 120 à 130 grammes.

Le but du jeu est de lancer ou de passer la balle dans le but adverse au moyen de la crosse, et les buts faits sont les seuls points comptés. Les buts, distants de 100 mètres, sont limités par des poteaux de 1^m,80 de large et 1^m,80 de haut; devant chacun d'eux se trouve un carré de 1^m,80 qui constitue la cage du goal où nul n'a le droit de l'attaquer. A la demande de l'arbitre la balle est placée par lui entre les raquettes des joueurs du centre, c'est ce qu'on appelle un *croisé*. Au signal donné, les joueurs tirent



Une passe interceptée.
La crosse de l'un des joueurs, relevée par l'autre, a empêché ce dernier de reprendre la balle.



Coup d'adresse.
Le joueur frappe sur le manche de la crosse pour faire sauter la balle, qu'il essaiera de reprendre.



Une passe réussie.
La balle, bien tenue dans la crosse, ne peut sauter, le joueur marquant éloigné du bras droit son adversaire.



Une phase d'une partie.
Le camp noir attaque sérieusement les buts du camp blanc. On se rend compte que le jeu peut être très animé.

sur leurs raquettes, chacun de leur côté, de façon à passer la balle aux ailes qui sont près d'eux. La balle est donc en jeu et la passe doit permettre à l'aile droite de s'en emparer pour accomplir un shoot ou une course, ou encore permettre à ses hommes d'attaque plus rapprochés du but de faire ce dernier avec plus de facilité. Le joueur tenant la balle dans sa raquette est poursuivi par son adversaire-défense qui parvient à frapper sa raquette et fait tomber la balle, ce qui occasionne une mêlée. Le but réussi, c'est par un croisé que la partie recommence.

Les coups prohibés et les coups autorisés. Coups interdits : Charger ou frapper l'adversaire qui n'est pas en possession de la balle, pousser la balle du pied. Le gardien de but seul a le droit d'arrêter cette dernière avec toutes les parties du corps, une faute amène un croisé.

Coups autorisés : Prendre la balle dans sa crosse et faire une course avec, ou passer la balle à l'un de ses équipiers. — La partie se joue en deux mi-temps de 30 minutes. — Chaque mi-temps est divisible en 2 quarts d'heure, avec 2 minutes de repos entre chaque.

L'équipe de match du la Crosse Club de Paris est composée comme suit :

Gardiens but. — R. Loeser, L. Louvet.
Centres. — G. Humbert, R. Picard.
Aile droite. — Ch. Poulain (cap.), René Prestaud.
Aile gauche. — S. Beucler, G. Rachwald.
Hommes-attaque. — Fernandez (cap.), G. Serre.
Hommes-défense. — Raymond, A. Gaisse.

Chaque dimanche, après-midi, sur le terrain d'entraînement, dans le parc de Saint-Cloud, près de la manufacture de Sèvres, une nombreuse assistance venait s'initier aux règles de ce jeu réellement intéressant, et dont la finesse mériterait de compter beaucoup d'adeptes. Or, avouons-le, les membres du L. C. P. étaient trop rares et ils remplissaient plutôt le rôle de protagonistes de ce sport. Espérons qu'en automne les adeptes seront plus nombreux. Le Club vient d'arrêter sa saison — pour recommencer en octobre. — Il est à souhaiter que pour la saison prochaine quelques clubs d'athlétisme puissent inscrire la Crosse au nombre des sports réguliers de la société.

Nous espérons que la ténacité du L. C. P. sera récompensée et que l'Union des S. F. de l'Athlétisme fondera bientôt un challenge de Crosse canadienne.

Les scolaires, qui font preuve en ce moment d'un grand esprit sportif, devraient devenir des amateurs de ce sport. Ils ne feraient qu'imiter leurs collègues d'Outre-Manche et même les jeunes misses qui, dans leurs lycées, utilisent leurs récréations à la pratique de la crosse canadienne. Ce jeu est en effet aussi élégant, aussi gracieux que le tennis et le golf, et mérite de jouir du même engouement. L'objection du manque de vitesse de la part des jeunes filles est facilement réfutable, car un jour, dans un match mixte, un team de Canadiennes a vaincu une équipe exclusivement masculine qui, contrairement à ce que l'on pourrait croire, ne s'était pas fait battre par galanterie : le lendemain, le capitaine du team des jeunes gens quitta l'Université où il faisait ses études. Sa défaite l'avait rendu ridicule aux yeux de ses camarades et même des habitants de la ville qui tous se moquaient de lui et de ses joueurs.

Ce souvenir prouve que la crosse canadienne est un sport qui s'adresse à tous. Il a de nombreuses qualités, entretenant le mécanisme des muscles sans les fatiguer.

J. M.

LA PROMOTION DES EXPLORATEURS



Notre collaborateur, Paul Plèneau, ingénieur de la mission Charcot, qui vient d'être décoré de la Légion d'honneur.

Le dimanche 11 mars a paru au *Journal officiel* la promotion dans la Légion d'honneur dite des explorateurs. Nous avons vu avec plaisir que plusieurs de nos collaborateurs ont vu récompenser leurs efforts. Mme Massieu, qui récemment publiait dans *Femina* un intéressant récit de ses voyages, M. Plèneau, ingénieur de la mission Charcot, dont nos lecteurs ont lu dans ce numéro une étude sur l'impossibilité d'aller au Pôle en automobile, le comte de La Vaulx, l'intépide aéronaute, etc..., sont parmi les nouveaux promus, et nous sommes heureux de leur adresser nos plus sincères félicitations.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CROSS-COUNTRY

Championnat des Sociétés affiliées à l'Union des Sociétés d'Instruction militaire de France. — Sociétés d'Instruction militaire. — 1. Lalaurie (1^{er} peloton de Pantin) en 36 m. 31 s.; 2. Planchant (Volontaires du 1^{er}); 3. Henri (Défenseurs de Paris), 117 arrivants sur 200 partants.

Sociétés de gymnastique. — 1. Leroy (Jeunes gens de Bièvre), en 37 m. 48 s.; 2. Didy (Avenir du X Xe); 3. Boisset (Pro Patria); 16 arrivants sur 60 partants. Le parcours était de 9 kilomètres.

CYCLISME

Dimanche 4 mars.

Vélodrome d'hiver. — Course scratch : 1. Van den Born; 2. Vanoni, à une longueur; 3. Outchkine, à deux longueurs.

Match Guignard-Walthour. — 1^{re} manche, 20 kilom. : 1. Walthour, en 13 m. 49 s. (ancien record Contenet, 14 m. 6 s.); 2. Guignard, à 6 tours.

2^e manche, 50 kilom. — 1. Walthour, en 36 m. 31 s. 1/5 (record Bruin : 35 m. 25 s.); 2. Guignard, à 6 tours 1/2.

Motocyclettes, 5 kilom. — 1. Amerigo; 2. Thomas, à une longueur, en 3 m. 1 s. 4/5.

Essai du tour de piste. — 1. Friol, 20 s. (record).

FOOTBALL-RUGBY

Dimanche 11 mars.

Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Racing par 6 points (2 essais), à 3 (1 essai) après deux prolongations de 10 minutes.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 11 mars.

Gentilly. — S. A. M. bat S. F. par 3 buts à 1.

LE CORSO FLEURI DE CANNES



Le phaéton automobile du marquis de Poméranche, l'un des lauréats du Corso fleuri de Cannes.

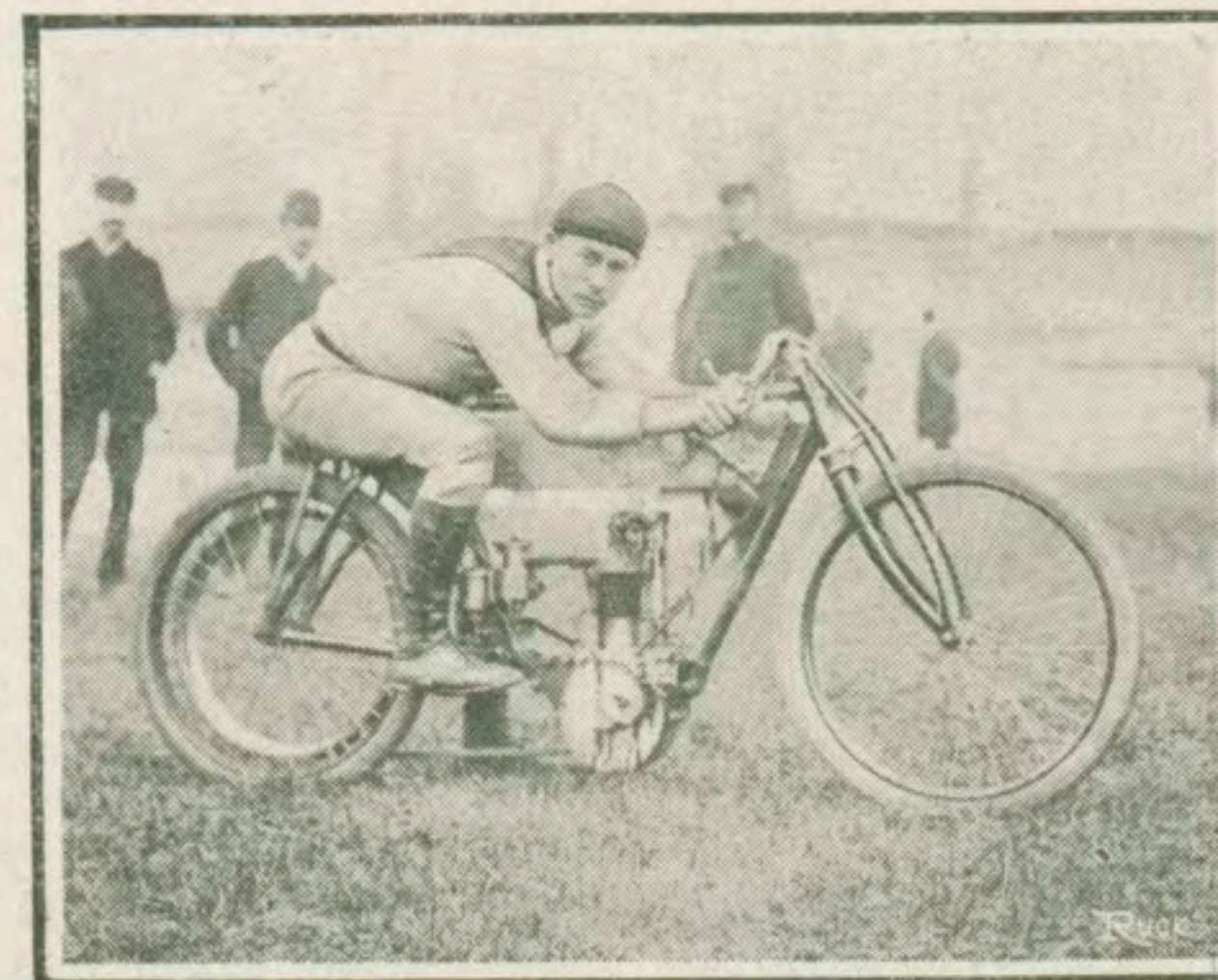
La quinzaine automobile de Cannes a débuté par un corso fleuri qui a remporté un grand succès. Favorisée par un temps splendide, la fête avait attiré une foule très élégante. Un goût parfait présidait aux décorations des voitures. La bataille commencée à deux heures de l'après-midi se continua jusqu'à quatre heures.

LE CONCOURS DU FOX- TERRIER CLUB DE LYON



Excellenz (race pure, classés), à M. Lesueur, primé au concours du Fox-Terrier Club de Lyon.

PERNETTE ET THOMAS RECORDMEN



Thomas qui, sur une motocyclette tiers de litre, vient de battre le record des 100 kilomètres, en 1 h 5 m. 27 s.

Le 10 mars, Thomas se mettait en piste au Vélodrome du Parc des Princes pour s'attaquer aux records tiers de litre détenus par Cissac. Il a pleinement réussi couvrant les 100 kilomètres en 1 h 5 m. 27 s., Cissac détenait le record en 1 h 6 m. 46 s., 4.

Aussitôt après cette brillante performance, Pernette entrait en piste pour le record sur motocyclette de moins de 50 kilos. Il couvrait les 100 kilomètres en 1 h 3 m. 52 s., 1. Giuppone, le précédent détenteur du record, avait fait les 100 kilomètres en 1 h 6 m. 36 s., 2.

LES CHAMPIONNATS DES TOUT-PETITS

Dimanche ont eu lieu, à Ville-d'Avray, les Championnats des Tout-Petits. Près de 500 jeunes gens se disputèrent le titre de champion cycliste et de cross-country. Les vainqueurs furent Chapperon, pour le cross, et Roumiguière, pour la course de bicyclettes.



Chapperon (39) et Nouy, les deux premiers du championnat de Cross-Country des Tout-Petits.

La piste du cross-country comportait un parcours de 10 kilomètres dans les bois de Fausses-Reposes. Chapperon (39) termina en moins de 40 minutes devant Nouy.

Le championnat cycliste revint à Roumiguière, battant Lenoir de 30 m. à peine.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

HIPPISME

Mardi 6 mars.

Enghien. — Prix de l'Oise (haies, 3.500 m.) : 1. Palmitta, à M. de Gurtubay (G. Sauval); 2. Condé II; 3. Stilvio (10 partants.)

Prix de la Champagne (steeple, 4.000 m.) : 1. Oblat, à M. B. Chan (Parfremont); 2. Irun II; 3. Lancier III et Adoration. (10 partants.)

Prix des Ardennes (haies, 3.200 m.). — 1. Fol Amour, à Mme Procureur (Jaouen); 2. La Valeuse; 3. Biarritz. (9 partants.)

Jeudi 8 mars.

Auteuil. — Prix Mondeville (steeple, 4.000 m.) : 1. Burgrave II, à M. Gaston Dreyfus (M. Adèle); 2. Ile d'Elbe; 3. Arc en Ciel. (9 partants.)

Prix de Clairfontaine (steeple, 4.200 m.) : 1. Montjoie, à M. Fischot (Burgoyne); 2. La Réauté; 3. Küger (6 partants.)

Prix Oiselleur (haies, 3.100 m.) : 1. Le Bretteur II, à M. G. Braquessac (L. Bariller); 2. Stilvio; 3. Royalty. (10 partants.)

Vendredi 9 mars.

Saint-Ouen. — Prix de Barflur (haies, 3.100 m.) : 1. Condé II, à M. J. Lieux (Doux); 2. Nougat; 3. Mlle de la Rchette. (7 partants.)

Prix Vancoeurs (steeple, 3.800 m.) : 1. Fragilité, à M. P. Woodland (P. Woodland); 2. Pensa; 3. Lara. (9 partants.)

Prix de l'Eure (haies, 3.300 m.) : 1. Warwick II, à M. A. Veil-Picard (Parfremont); 2. Ruy-Blas IV; 3. La Valeuse, (3 partants.)

Dimanche 11 mars.

Auteuil. — Prix Valentino (steeple, 4.200 m.) : 1. Taïdoun, à M. E. Thiébaux (H. Holt); 2. Burgrave II; 3. Montjoie. (7 partants.)

Prix de l'Equinoxe (steeple, 5.000 m.) : 1. Ile d'Elbe, à M. E. Thiébaux (H. Holt); 2. Grutli; 3. Matsouyé. (10 partants.)

Grand Prix du Printemps (haies, 3.300 m.) : 1. Va et Viens, à M. Liénart (Chapman); 2. Mon Pays; 3. Vaillant II.

LE RACING BATTU PAR LE STADE



Un scrumming
Les stadistes Poirrier, Galichon, Rousseau et de Talencé sont partis en dribbant.



du Stade
Gaugerman et Muhr tentent de les arrêter, cependant que de Mallmann regarde.



Deux mêlées.

Tandis que la première est assez confuse, la seconde est d'un excellent exemple. Le demi stadiste de Talencé vient de mettre le ballon. Il est difficile de prévoir de quel côté il sortira. — Le Stade a battu le Racing par 6 points à 3.

UN HIPPODROME MODELE

Par F. CHARRON

M. Charron, dont on connaît la compétence spéciale en matière de courses, qu'il s'agisse de chevaux, d'automobiles ou de bicyclettes, expose aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ce que devrait être un hippodrome modèle, sur lequel seraient adoptés de nombreux perfectionnements déjà appliqués sur les vélodromes

DEPUIS quelque temps, les hippodromes ont tendance à s'améliorer. On décore les pesages pour donner à ceux-ci de la gaieté et de l'attrait; on relève les tournants des pistes pour rendre celles-là plus parfaites. Malheureusement, il y a encore beaucoup à faire dans cet ordre d'idées, et pour répondre à la demande qui m'a été faite par *La Vie au Grand Air*, j'ai préparé, à l'intention de ses lecteurs, l'étude d'un hippodrome tel que je le comprends, répondant à tous les desiderata, et ce, après avoir puisé des éléments en Angleterre et en Amérique, ainsi qu'en appliquant les avantages des pistes de bicyclettes à l'hippodrome, ce qui ne présente pas de difficulté.

Le plan que je joins ici représente une piste de 2.500 mètres, c'est-à-dire que les lignes droites ont chacune 750 mètres, comptés à la sortie du tournant et les tournants ont eux-mêmes 500 mètres. Il est excessivement facile de réduire cette piste à 2.000 mètres et elle sera encore excellente, puisque les lignes droites auront encore 500 mètres avec l'appui d'un tournant relevé, qui n'oblige pas les chevaux à s'arrêter et qui ne donne lieu à aucune bousculade.

Avant d'entrer dans les détails, je voudrais faire remarquer la désinvolture, avec laquelle le public et les propriétaires mêmes accueillent les accidents graves qui arrivent trop fréquemment hélas; soit aux jockeys soit aux chevaux, par suite des collisions avec les piquets barbares qui limitent les pistes, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, mais principalement à l'intérieur. Il y a qu'à tre ans déjà, j'avais remis à une personnalité sportive très en vue le modèle de barrière qu'il est indispensable d'avoir sur les hippodromes.

Cette barrière, représentée par les figures d'autre part, est double sur toute sa longueur; l'un des côtés sert d'appui et de maintien au public et l'autre côté, formé d'une barre absolument ronde comme une rampe d'escalier, limite la piste à l'intérieur sans discontinuité; elle est reliée à l'autre barrière par des armatures en fer très légères, mais dont la forme assure une très grande solidité.

Cette barrière permet d'éviter toute espèce d'accident, aussi bien aux jockeys qu'aux chevaux, puisque, en cas de collision ou lorsqu'un cheval est serré contre la barrière, il ne peut y avoir aucun dommage pour le cheval et très peu de chose pour les jambes du cavalier, dont les muscles peuvent être seulement froissés, si le cheval venait à s'appuyer sur son cavalier.

Dans tous les cas, il ne peut pas y avoir prise de jambe, empalage du poitrail du cheval dans un piquet, comme cela s'est souvent produit, et trop nombreux sont malheureusement les exemples qu'on pourrait citer à l'appui de mon dire—et aucune chute ne peut se produire, du fait des poteaux.

En second lieu, le public serait absolument garanti. On a vu des gens étourdis et d'autres gravement blessés, quand les chevaux passant très près de la lisse intérieure, les jambes des cavaliers venaient faci-

lement frapper le visage des spectateurs. Les barrières actuelles ont aussi un grand inconvénient en cas de pluie ou en été, lorsque les parapluies ou les ombrelles sont ouverts, principalement sur la pelouse, car les malheureux jockeys ont été souvent les victimes de cet état de choses.

Comme vous pouvez en juger, avec la nouvelle barrière double, les spectateurs peuvent se pencher autant qu'ils veulent et peuvent ouvrir

un parapluie; ils sont toujours à l'abri d'un accident possible et les chevaux et cavaliers sont également à l'abri, avec ce système, de tout accident.

Enfin, cette double barrière permet aux agents et aux soldats faisant le service d'ordre des pistes, de s'intercaler entre le public et les chevaux sans craindre également une bousculade quelconque.

Il est donc nécessaire que la piste soit entourée à l'intérieur d'une lisse double sans discontinuité

solidement fixée à la barrière intérieure, c'est là un point très important. Nous allons passer, si vous le voulez bien, à l'examen de différentes modifications que les habitués des courses approuveront certainement.

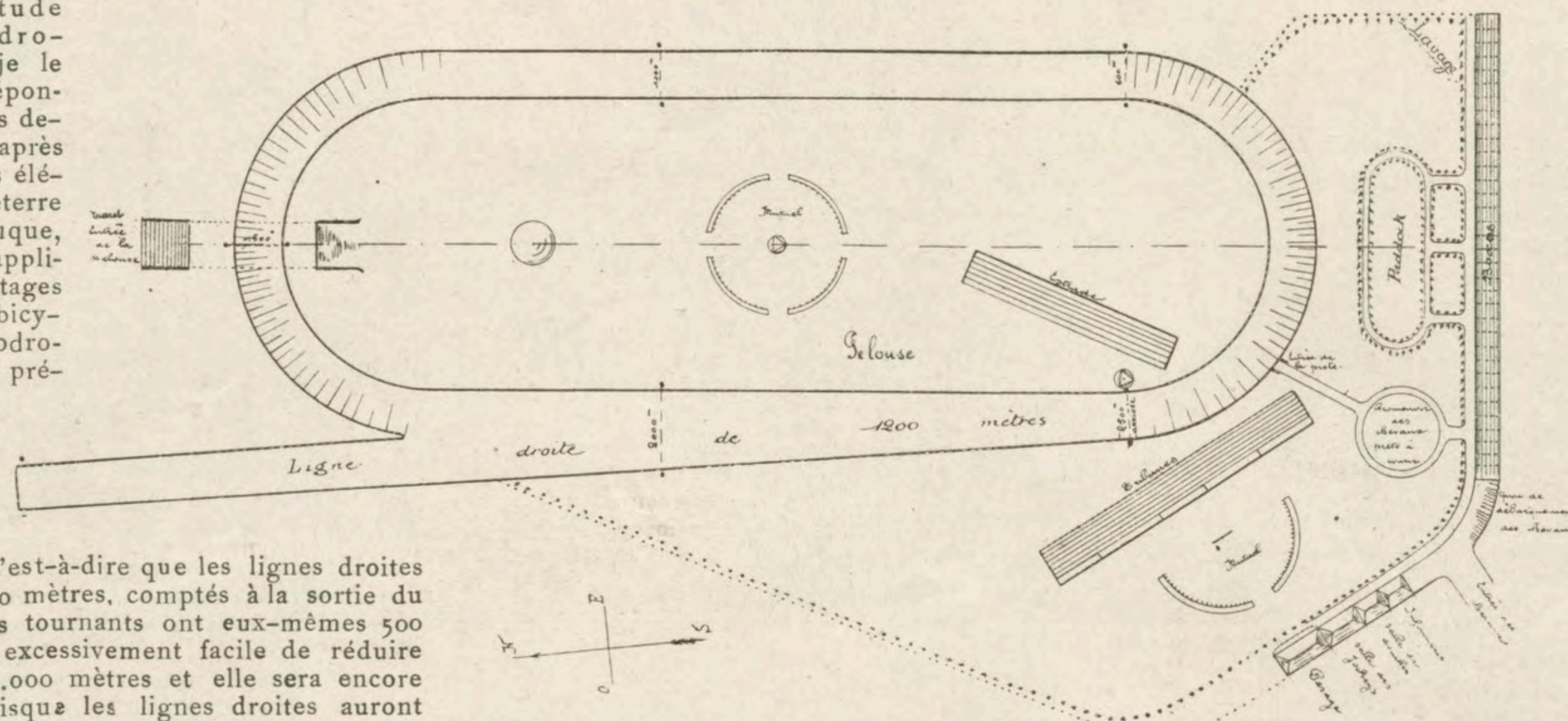
Emplacement des tribunes Contre toute espèce de logique et simplement sans doute pour l'harmonie de l'ensemble, on a placé les tribunes parallèlement aux lignes d'arrivée. Ceci est une erreur: tous les sportsmen et principalement les propriétaires de chevaux ont pu se rendre compte que sur tous les hippodromes sans exception il est matériellement impossible de voir l'arrivée à quelques centaines de mètres du poteau, justement à cause de ce parallélisme des tribunes et de la ligne d'arrivée, car tout le monde se penchant à la fois il s'ensuit que seuls ceux qui sont au premier rang peuvent apercevoir quelque chose. Encore sont-ils toujours obligés de prendre des positions abracadabrantes. A Chantilly, notamment, il est absolument impossible de suivre les péripéties des derniers cent mètres de la course, qui sont pourtant les plus importants puisque le sort de la victoire se décide souvent à ce moment.

En adoptant pour les tribunes une position inclinée telle qu'elle est indiquée pour les différentes tribunes dans le plan, sous un angle très aigu, tout le monde peut, sans se pencher, sans faire un mouvement voir la piste et toute la course sans aucune espèce de dérangement. Dans le plan, les chevaux sont supposés naturellement tournant à gauche, ce qui est beaucoup plus logique et plus rationnel.

Je suis persuadé que les commissaires qui adopteront ce système seront approuvés par tous les sportsmen.

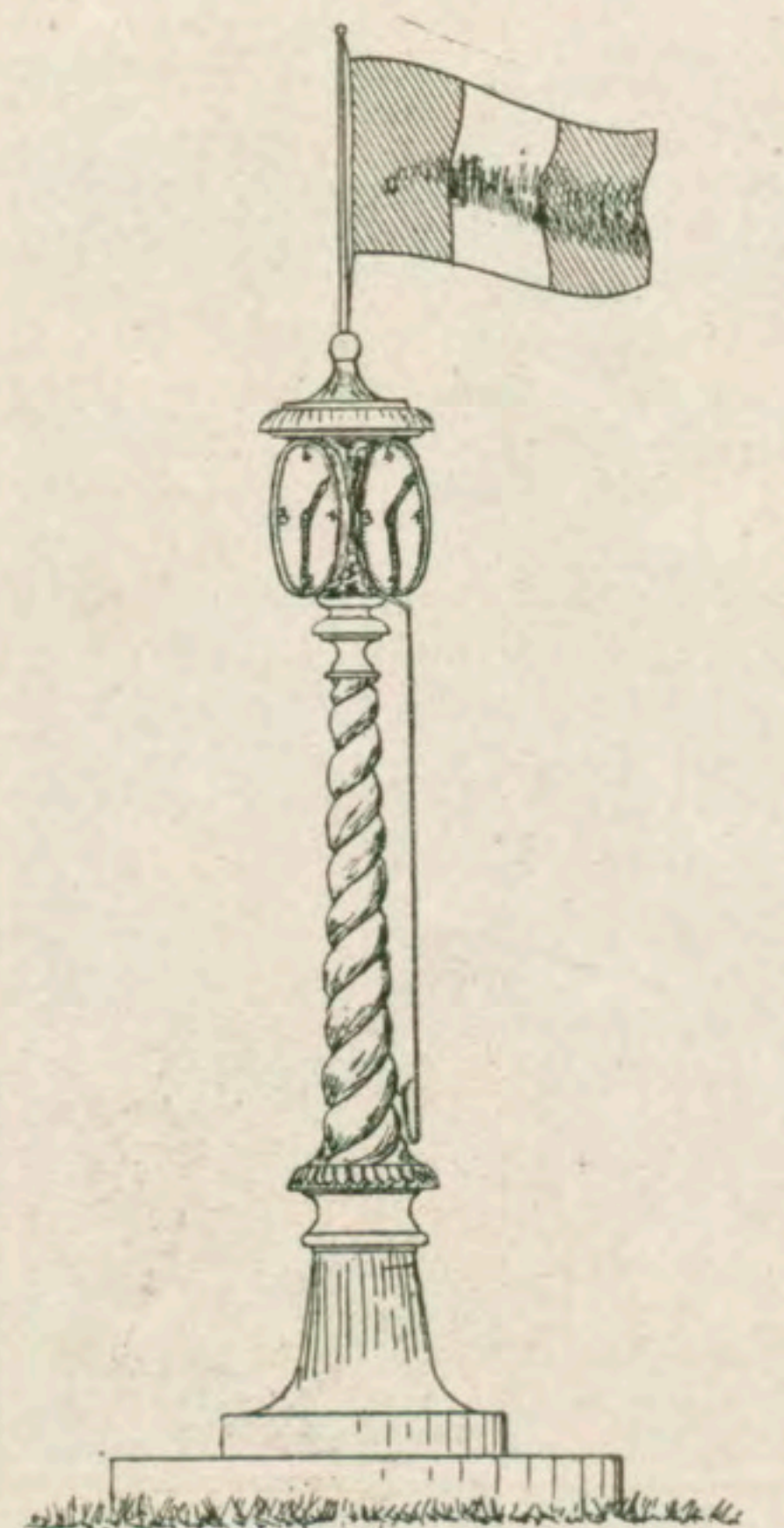
La ligne droite La difficulté d'une ligne droite de 1.200 mètres était le raccordement de cette ligne droite avec la piste ordinaire, à cause de la partie relevée du tournant.

Comme vous pouvez le voir sur le plan, cette ligne droite, au contraire, se raccorde admirablement et permet à un cheval qui a été enfermé pendant les

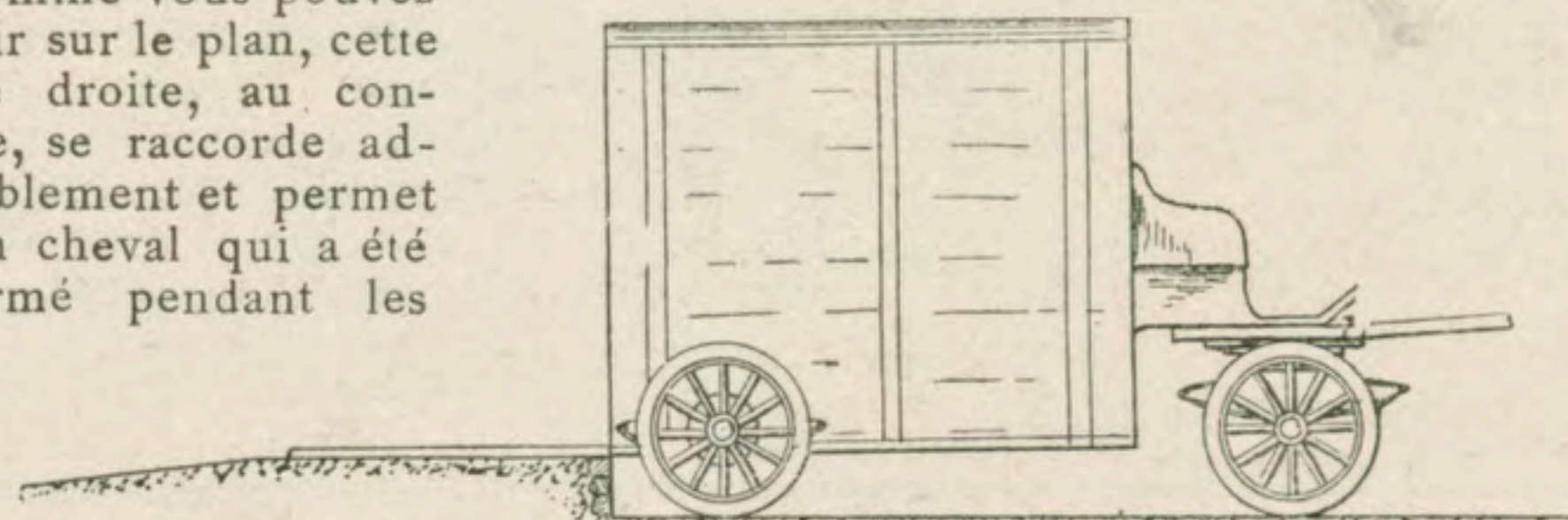


Plan de l'hippodrome modèle, avec virages relevés, tel que le conçoit M. F. Charron.

Coupe longitudinale du terrain (Echelle : 1/10 000).



Horloge à déclenchement électrique indiquant la durée de la course.



Van placé contre le quai d'embarquement pour faciliter l'entrée et la sortie des chevaux.

quelques cent premiers mètres de trouver son chemin à gauche, si toutefois il n'a pu se frayer passage auparavant, aussitôt qu'il entre sur la piste circulaire. Je pense également que cela permettra au jockey de finir sur la corde opposée à celle où il finit habituellement, c'est-à-dire sur la droite au lieu de finir sur la gauche, ce qui économisera un peu de terrain d'arrivée de la piste circulaire, puisque le jockey abordant la corde de droite au départ des 1.200 mètres aura une ligne droite absolument parfaite et un point d'appui régulier pendant toute la durée de la course.

Il est donc nécessaire que le côté droit et le côté gauche de cette partie de la piste soient munis de la barrière double avec une lisse bien ronde,

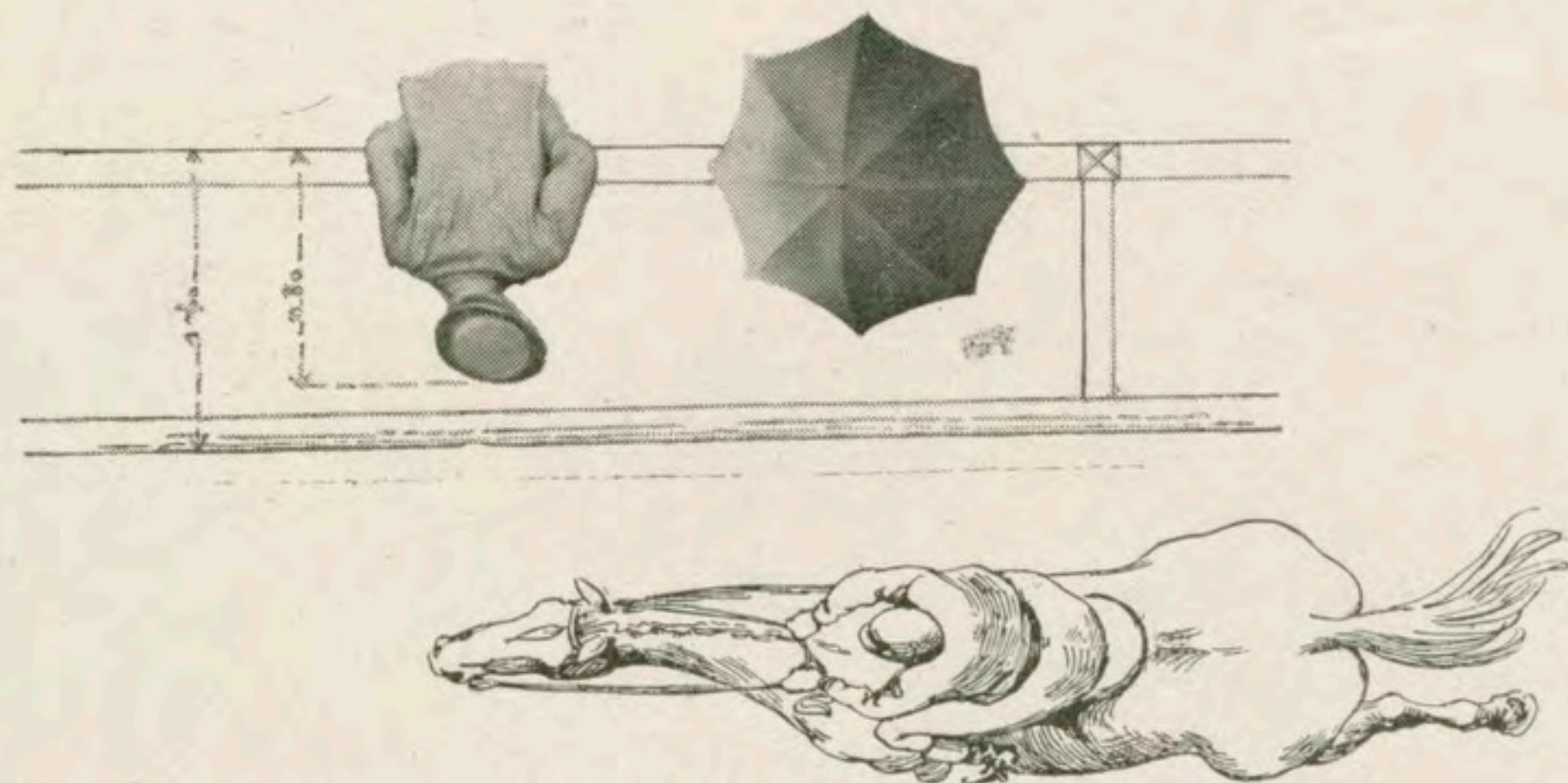
Entrée du public sur la pelouse Pour l'entrée sur la pelouse, le public ne doit jamais traverser les pistes, car il y a plusieurs inconvénients : 1° Le battage du sol à cet endroit; les chevaux un peu craintifs ont tendance à franchir cet espace d'un bond, l'herbe étant complètement enlevée; 2° il peut arriver des accidents graves, car le public n'est pas toujours disposé à obéir aux agents préposés à la sortie et à l'entrée et il est bien préférable que des tunnels soient établis pour la pénétration du public sur la pelouse.

Un second tunnel peut en outre être établi entre le pesage et la pelouse, comme cela existe d'ailleurs sur l'hippodrome d'Auteuil.

Le temps des courses Il y a, à mon avis, une lacune à combler sur tous les hippodromes, et je crois que l'innovation suivante sera adoptée presque immédiatement : c'est l'élévation d'une horloge électrique formant poteau d'arrivée si on le désire. Le cadran serait divisé en quatre parties représentant chacune une minute et chaque quart divisé en secondes et cinquièmes de secondes. Cette horloge doit être placée très haut et avoir un cadran d'au moins 2 mètres de diamètre de façon à avoir une appréciation très exacte et facilement lisible du temps, même des cinquièmes de secondes.

Cette horloge serait reliée aux différentes starting-machines par un courant électrique et le starter en appuyant sur un bouton donnerait le départ en même temps aux aiguilles. L'arrêt des aiguilles se produirait de même par la pression d'un bouton à l'arrivée. (Avec deux ou trois aiguilles on pourrait avoir le temps de chaque 500 mètres.)

Le public serait ainsi immédiatement renseigné sur la durée d'une course. Ce résultat est non seulement intéressant au point de vue sport,



Vue en plan de la barrière double avec passage d'un cheval à la corde.

mais j'estime que cela donnerait souvent l'explication de courses qui semblent inexacts si les temps ne sont pas comparatifs.

Cette horloge étant placée devant les tribunes et à quadruple face, serait aperçue de partout, aussi bien de la pelouse que du pesage.

Starting-machines Des starting-machines seraient placées : aux 1.200 mètres, aux 1.000 mètres, aux 900 mètres, aux 800 mètres, et également sur la piste ronde tous les 500 mètres.

Une starting-machine supplémentaire serait placée aux 1.600 mètres, pour permettre les comparaisons des temps avec le mille anglais. Pour cette dernière, il serait même bon, je crois, de prendre la distance anglaise c'est-à-dire 1.609 mètres exactement, pour pouvoir établir des points de comparaison avec les vitesses faites en Angleterre.

Pesage Comme on peut le voir d'après le plan, le pesage est placé juste derrière les tribunes avec des baraques très bien installées et formant une demi-lune permettant de passer au centre.

Près du pesage, se trouve la salle des jockeys, grande et spacieuse, avec une salle de douches permettant en été de pouvoir, entre deux courses, prendre une douche salubre, et avec des lavabos hygiéniques pour permettre aux hommes de se laver les yeux souvent remplis de boue, de terre ou de sable, ce qui est la chose la plus pénible de ce métier.

L'infirmerie devra être divisée en deux parties : une pour les jockeys, l'autre pour le public à la suite de ces bâtiments.

Entrée des chevaux L'entrée des chevaux se fera à la suite par un portail ordinaire pour ceux qui viennent à pied et un quai de débarquement pour les chevaux amenés dans des vans.

Sur ce quai, surélevé de 30 à 40 centimètres pourront être placées des barrières mobiles pouvant se rabattre de chaque côté de la passerelle des vans pour empêcher les chevaux de mettre les pieds à côté de cette passerelle et éviter des accidents malheureusement trop fréquents à l'embarquement et au débarquement des chevaux dans les vans.

Les chevaux se rendent directement dans des boxes dont la moitié pourrait être entièrement fermée pour les chevaux arrivant la veille ou pour les chevaux trop nerveux, et le reste entièrement découverts pour le sellage habituel des chevaux.

Les chevaux n'étant pas prêts à courir peuvent faire une promenade

dans le paddock le plus large et dès que la cloche sonne, les chevaux sont amenés dans le promenoir des chevaux prêts à courir, de façon à ce que l'examen du public puisse être fait en toute connaissance.

Un endroit près des boxes doit être réservé pour un maréchal et une cour de lavage pour les chevaux avec une infirmerie organisée.

Numéros A ce propos je suis sûr d'être de l'avis de tous les sportsmen et de tout le public en demandant aux commissaires de vouloir bien faire adopter le système américain si simple et si pratique consistant à faire figurer sur le pad de la selle, le numéro du cheval porté sur le programme. Il n'y a pas un propriétaire, eût-il 25 années de turf, qui soit capable de reconnaître un cheval, surtout lorsqu'il y a 20 ou 25 partants comme dans les 2 ans,

avec les différentes casaques des nombreux propriétaires existant à l'heure actuelle. Beaucoup de casaques se ressemblent, d'autres présentent de telles particularités et sont tellement longues à définir — pour ne pas dire impossibles — que le cheval est passé avant même que la lecture du programme ait pu être faite. Il s'ensuit un désarroi complet dans l'examen des chevaux, le public ne sachant pas, parie beaucoup moins et dans tous les cas cette méthode serait accueillie avec la plus grande satisfaction.

Du reste si cela présente un inconvénient sur le pad de la selle, il est excessivement facile de mettre au jockey un brassard avec le numéro du programme.

C'est certainement le perfectionnement le plus facile et l'un des plus urgents à appliquer.

Entrée des chevaux sur la piste Dès que la cloche sonne, les chevaux entrent sur la piste après le poteau d'arrivée; car à mon avis, il y a un gros inconvénient à placer l'entrée des chevaux 100 ou 150 mètres avant l'arrivée.

Certains chevaux cabochards — et en général tous les chevaux — hésitent à passer l'endroit où ils sont entrés sur la piste et si vous interrogez les jockeys à ce sujet ils vous confirmeront pleinement ceci. Du reste on peut s'en rendre parfaitement compte. Lorsque par hasard à Auteuil un cheval se dérobe, la première chose qu'il fait, c'est de revenir directement à l'endroit d'où il est sorti, même lorsque c'est la première fois qu'il vient sur un hippodrome, car la mémoire des chevaux est dans certains cas beaucoup trop bonne.

Le poteau d'arrivée — qui est surmonté de l'horloge — est placé en face des tribunes, de sorte que les chevaux ont encore 150 mètres pour s'arrêter et ils ont très peu de terrain à parcourir pour chercher la porte de sortie, une fois la course terminée.

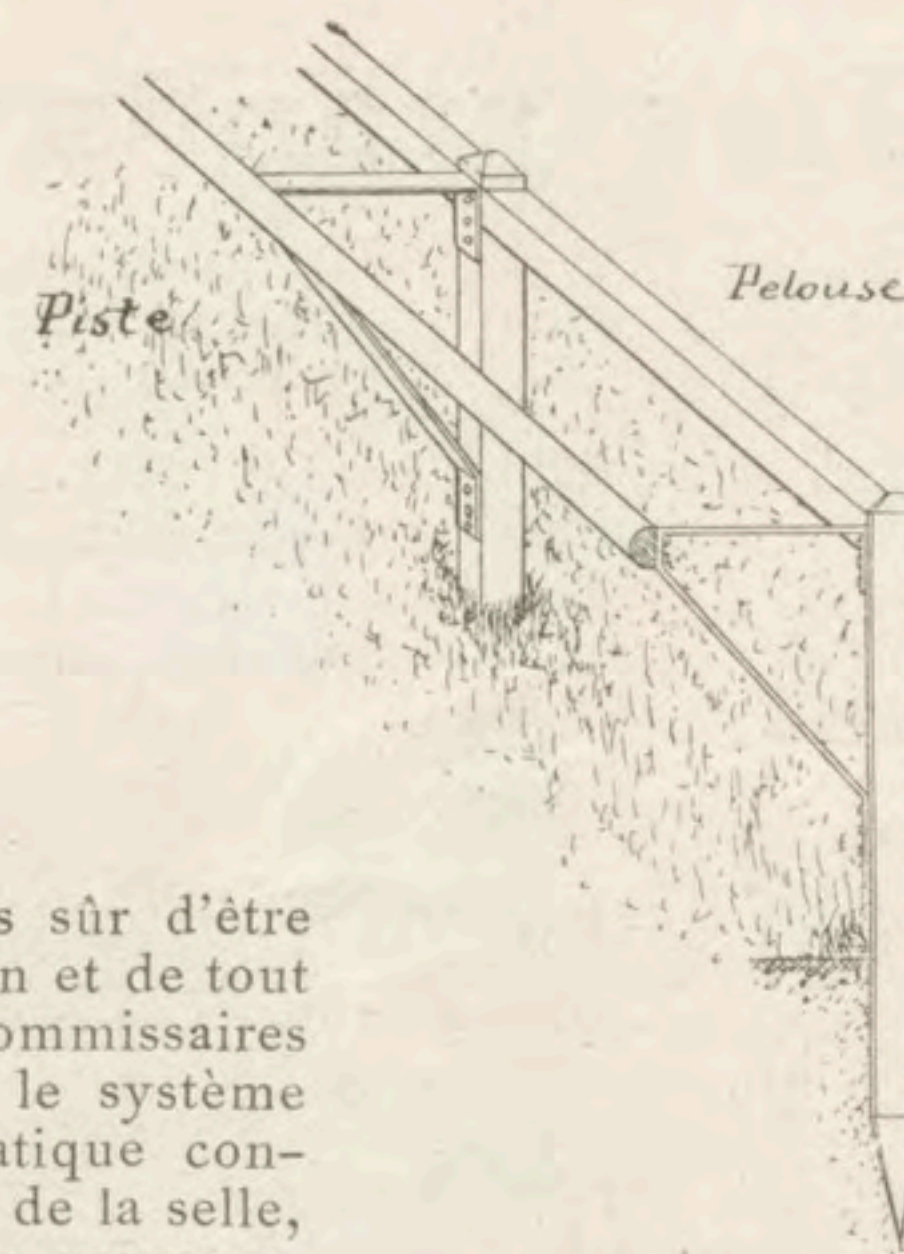
Au point de vue de la piste elle-même, et en ce qui concerne la fameuse discussion des pistes plates ou agrémentées d'une montée ou d'une descente, je ne vois aucun inconvénient pour ma part à ce qu'une piste ne soit pas absolument plate et ceci ne change en rien le plan de la piste elle-même.

On peut très bien faire dans la ligne opposée à l'arrivée une petite montée de 1 1/2 à 2 0/0 et une descente pour arriver dans le dernier tournant, ceci pour donner satisfaction aux sportsmen qui désirent qu'un cheval puisse justifier de la qualité de ses aplombs ou de ses jarrets, quoique je doute fort qu'un cheval qui a de mauvais aplombs et de mauvais jarrets, soit un cheval de premier ordre.

Je pense avoir ainsi résumé tous les perfectionnements qui pourraient être apportés à une piste dans les hippodromes actuels. Je crois inutile de dire que les tournants sont relevés d'une façon théorique et le dessin montre une vue en coupe de la piste montrant le relèvement.

Et maintenant je me permettrai d'ajouter une remarque que j'ai faite : Pourquoi ne fait-on pas suivre aux hommes chargés de la police de la piste, c'est-à-dire aux employés qui la plupart du temps relèvent les jockeys après une chute, des cours succincts de soins à donner aux blessés? La première chose à faire est de tourner le plus délicatement possible le blessé sur le dos avec la tête à peine soulevée du sol pour lui permettre de respirer plus librement. Il faut ensuite, le plus doucement possible, et après s'être assuré qu'aucun membre n'est cassé, prendre le blessé et le mettre sur une civière; mais dans aucun cas il ne faut essayer de relever le jockey avant de s'être assuré qu'aucun membre n'est cassé.

Je serais très heureux que la critique de la piste que je propose fût faite par des hommes du métier car de cette discussion résulterait probablement l'établissement de l'hippodrome parfait. F. CHARRON.



Perspective de la barrière double, empêchant tout contact entre le cheval ou le jockey et les spectateurs.



Coupe de la double barrière, avec un spectateur penché sans gêner les chevaux.

Les grands cracks de 1906 : Gamaliel, Cortès

La mesure de Gamaliel, comme celle de Cortès, est mal connue. Le premier n'a été battu, en somme, d'une façon régulière que par la seule Blue Fly; l'autre a fait des progrès évidents au cours de sa campagne de two years old.

L'ORIGINE de Gamaliel est des plus intéressantes à examiner. Il a pour auteurs immédiats, comme on sait, le Samaritain et Greased Lightning. Le Samaritain étant fils du Sancy (Atlantic et Gem of Gems par Strathconan, fils de Newminster) et de Clementina, par Doncaster (Stockwell) et Clemence (Newminster); Greased Lightning étant, d'autre part, fille de Friar's Balsam (par Hermit, fils de Newminster, et une fille de Breadalbane, fils de Stockwell) et de Lightning, par Thunderbody (Stockwell) et May Queen (Newminster), on trouve dans le pedigree de Gamaliel trois courants de Stockwell, ce qui n'a rien d'extraordinaire, et quatre courants de Newminster, ce qui est assurément moins commun. « L'in-breeding » sur Newminster est en général considéré, par les éleveurs anglais, comme une garantie presque infaillible de tenue, et une proportion considérable des bons steeple-chasers d'Outre-Manche est issue d'alliances fondées sur ce principe; on doit en outre, observer qu'un seul des quatre courants de Newminster, possédés par Gamaliel lui vient de Hermit, à la descendance duquel on a souvent reproché avec quelque raison une certaine faiblesse de tempérament.

La grand-mère maternelle de Gamaliel, Lightning, est presque sœur de Krakatoa, qui avait pour père Thunderbolt, et pour mère une petite-fille (au lieu d'une fille) de Newminster : elle a donné, avec Galopin, deux chevaux doués de beaucoup de vitesse : Kerannos, qui fait partie des étalons de notre administration des Haras stationnés dans le Midi, et Fulmen, qui est mort ces jours derniers en Allemagne, après avoir tenu pendant bien des années la première place sur la liste des étalons gagnants. Sa fille, Greased Lightning, a été importée en France à la fin de 1896, par le comte Foy, et s'est montrée depuis, très bonne poulinière.

Les produits de Greased Lightning sont en général très forts, très importants, d'une masse un peu lourde même et d'aspect assez viandeux. Sous ce rapport, Gamaliel est très différent de ses aînés, encore plus que ne l'était son propre frère Gènesareth, d'un an plus âgé que lui. Il doit tenir surtout de son père, dont il a pris du reste assez exactement la robe. Le Samaritain, est-il besoin de le rappeler? fut un des fils du Sancy, qui montrèrent de la façon la plus constante une aptitude à se tirer des longues distances et des terrains lourds plutôt exceptionnelle dans la famille. Un peu plus grand que son père et de lignes moins ramassées, Gamaliel est un poulain gris assez foncé, d'une réelle élégance.

Il a couru trois fois l'an dernier, sous les couleurs du comte de Moltke-Hvitfeldt, qui l'avait acheté 12.000 francs à la vente des yearlings du haras de Barbeville, le 16 août 1904.

Ses débuts. Gamaliel faisait ses débuts le 1^{er} août dans la Poule des Poulains de Maisons-Laffitte, et venait gagner un peu tard et assez juste, mais, à mon avis du moins, avec la plus grande aisance, sur Beppo, Zouave II, Belmar, etc. Il allait ensuite à Bade, disputer le prix de l'Avenir, où, pour une raison demeurée inconnue, il ne jouait aucun rôle : le poulain allemand Fels se promenait devant trois pouliches françaises, Mélodie II, qui, d'ailleurs, n'a plus reparu, Pluie d'Or et Chabraque. Gamaliel retrouvait ces deux dernières le 7 octobre à Longchamp dans le Critérium International, dont le champ était complété par Rocher Guillaume, Procope, Beppo, Reine Juana et Blue Fly. On se souvient de la facile victoire remportée par la pouliche de M. Edmond Blanc : à moitié parcours, après avoir réglé les leaders du début, Procope et Beppo, elle dominait déjà la situation. A ce même moment, au contraire, Gamaliel semblait tout à fait hors de course : il n'avait pas, à proprement parler, manqué le départ; il avait même fait ses premières foulées à côté de la sœur d'Omnium; mais, aussitôt après, comme s'il était surpris, désorienté, incapable de comprendre ce qu'on exigeait de lui, il raccourcissait son action et s'attardait de façon en apparence irrémédiable. Au bout de trois ou quatre cents mètres cependant, il recommençait à s'étendre, rejoignait très facilement les battus et venait même dépasser avec une grande aisance Beppo, puis Reine Juana qui seuls persévéraient derrière Blue Fly. En fin de compte, il passait le poteau à deux longueurs et demie de la gagnante et précédait d'à peu près autant Reine Juana, galopant comme si une distance très supérieure aux 1.100 mètres de la ligne droite du Bois de Boulogne dût lui convenir infiniment davantage.



Gamaliel.

Ch. gr. par le Samaritain et Greased Lightning, au comte de Moltke-Hvitfeldt.

Cortès Cortès est né chez MM. Chédeville et Corbière. Son père, Surefoot, gagnant des Deux Mille Guinées de 1890, partit grand favori dans le Derby, où il ne fut pas placé, derrière Saintfoin, Le Nord et Orwell; il a passé les dernières années de sa vie en France

où il avait été importé par le prince Pierre d'Arenberg. La plupart des produits donnés par Surefoot en Angleterre ou chez nous ont semblé trahir le manque de tenue et surtout de résistance que l'on avait pu reprocher à leur père, par exemple Salambo, bien que la paternité de celle-ci reste officiellement douteuse entre Surefoot et Madcap. Tel ne parut cependant pas être le cas pour Cortès, chez lequel du reste cette influence a pu être corrigée par celle de l'ascendance maternelle, sa mère Clymène étant par Vigilant (fils de Vermout) et Clio (fille de Dollar et Clotho, par Bois Roussel). On retrouve notamment le sang de Vermout chez tous les animaux qui, pendant ces dernières campagnes, ont attiré l'attention par les progrès accomplis entre leur deuxième et leur troisième années, entre autres Presto II et Turénne. Et ce dernier est très proche parent, en ligne féminine,

de Cortès, avant pour grand-mère Clotho, arrière grand-mère du cheval de M. Ducuron; il ne serait même pas impossible de relever entre les deux cousins une certaine ressemblance dans leur silhouette aux lignes ramassées et un peu courtes, dans leur tête à la fois assez commune et très expressive. Les produits antérieurs de Clymène, Copernic, Chaupin, Céphée, Célémène ont couru de façon peu méritoire.

Cortès, qui avait été acheté par M. Ducuron 1.200 francs aux ventes de septembre 1904, a couru six fois, figurant toujours à l'arrivée.

Il débutait le 17 septembre à Bayonne-Biarritz, finissant sur 1.200 mètres second à une longueur de Bouc, un fils de Champ de Mars, appartenant à M. Guestier et qu'il ne faut pas confondre avec le poulain du même nom, par Miroir de Portugal, qui a gagné sur nos hippodromes du Nord quelques prix à réclamer.

La seconde course de Cortès, fournie le 2 octobre à Saint-Cloud, à la même réunion où Monsieur Périchon remportait son premier succès, est peut-être la moins bonne de la carrière du fils de Surefoot : il se plaçait troisième, derrière Belmar et Le Prodiges, qui lui rendaient, l'un 13, l'autre 5 livres; cependant il finissait assez fort et ne perdait que d'une tête et après une lutte très vive la seconde place contre Le Prodiges. Quoiqu'il fût vaincu, sa performance attira l'attention.

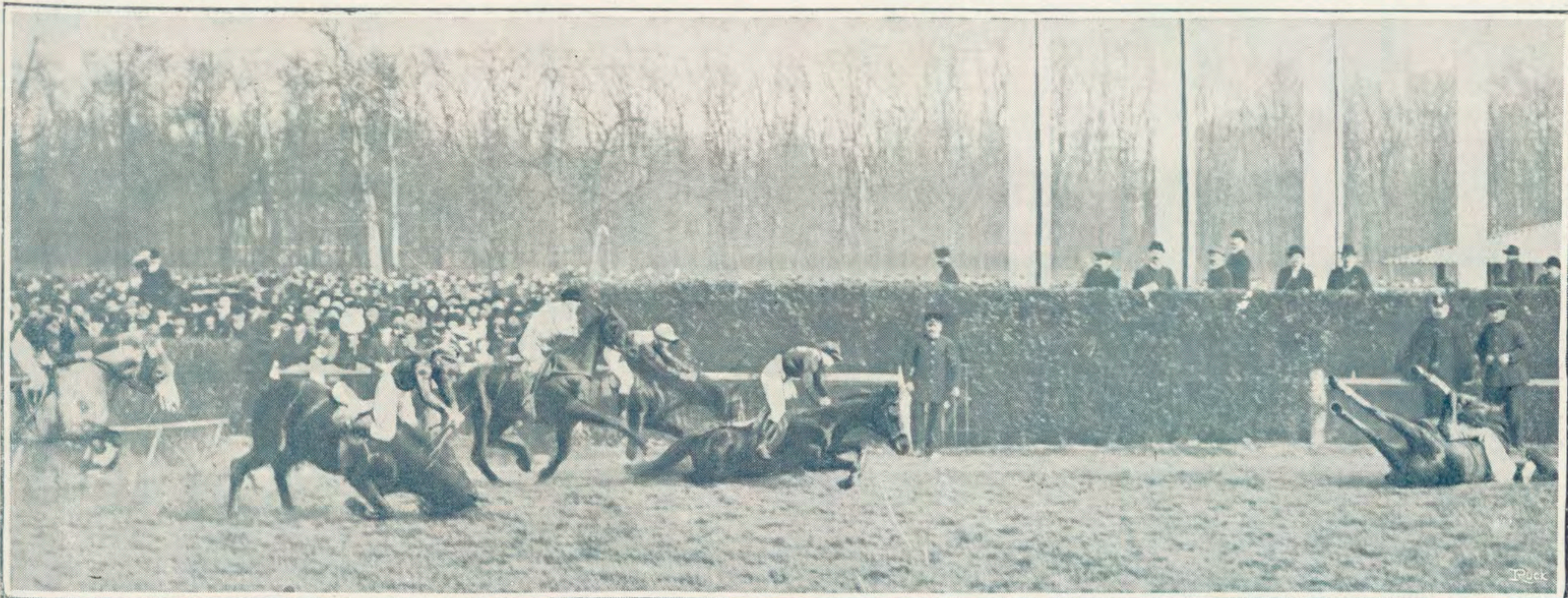
Il faisait au contraire preuve de beaucoup de vitesse sur les 1.100 mètres de la piste droite de Longchamp la veille du Prix du Conseil Municipal, mais cette fois encore, en raison de la monte de Peborde, il recevait un peu de poids de tous ses adversaires; il battait en somme de façon très plaisante Sampierdarena, Constance, Gaulois, et un lot nombreux; trois quarts de longueur séparaient les quatre premiers.

Il était de nouveau troisième sur les 2.000 mètres du Prix Le Destrier, à Maisons, à une demi-longueur derrière Fructidor, qui lui rendait neuf livres, tandis que la victoire restait par une demi-longueur à Syriaque, une fille de Lauzun, alors en pleine forme, puisqu'elle venait de gagner à Colombes. Mais Cortès fournissait ensuite ses deux performances les plus significatives à Chantilly, prenant deux secondes places, qui lui constituent des titres bien supérieurs à ceux que lui donnerait son unique victoire de Longchamp.

Sans inquiéter à aucun moment Prestige dans le Prix de la Forêt, il s'accrochait du moins avec beaucoup de courage au poulain de M. Vanderbilt jusqu'au bout des 1.400 mètres, et si le fils du Pompon le battait sans peine d'une longueur, il précédait de deux longueurs et demie Phoenix malgré un bon retour de ce dernier.

Cortès n'a pas, à proprement parler, pour la campagne qui va s'ouvrir de grands engagements : il n'est inscrit ni dans aucune des poules de Longchamp, ni dans le Derby, ni même dans le Grand Prix; cependant, son engagement figure dans le Grand Prix de Vichy, mais c'est là une épreuve bien lointaine et où son poids pourra du reste, ainsi que celui de ses concurrents, varier considérablement d'après ses courses antérieures et les leurs.

MAURICE LA RIVIERRE.



Muntjac

Seul III (tombe)

La Réauté

Kruger

Montjoie (tombe)

Callipyge (tombe)

Le saut de la rivière. Prix de Clairefontaine (steeple-chase, 8000 fr., 4.200 m.).
 Les trois chutes à la rivière. On peut voir sur l'instantané pris par notre photographie, trois... modèles de chutes, Callipyge a roulé après l'obstacle; l'arrière-main a manqué à Muntjac, et Seul III a fléchi de l'avant-main.

Le Grand Prix du Printemps et le Prix de l'Équinoxe

Le Grand Prix du Printemps marque la fin des réunions dominicales d'Auteuil, qui vont faire place à celles de Longchamp



Le vainqueur du Prix de l'Équinoxe.

Ile d'Elbe, j., par le Sagittaire et Quémandeuse.
 Eleveur, M. Paccard; propriétaire, M. Thiébaux; entraîneur, A. Sarro; jockey, H. Holt.

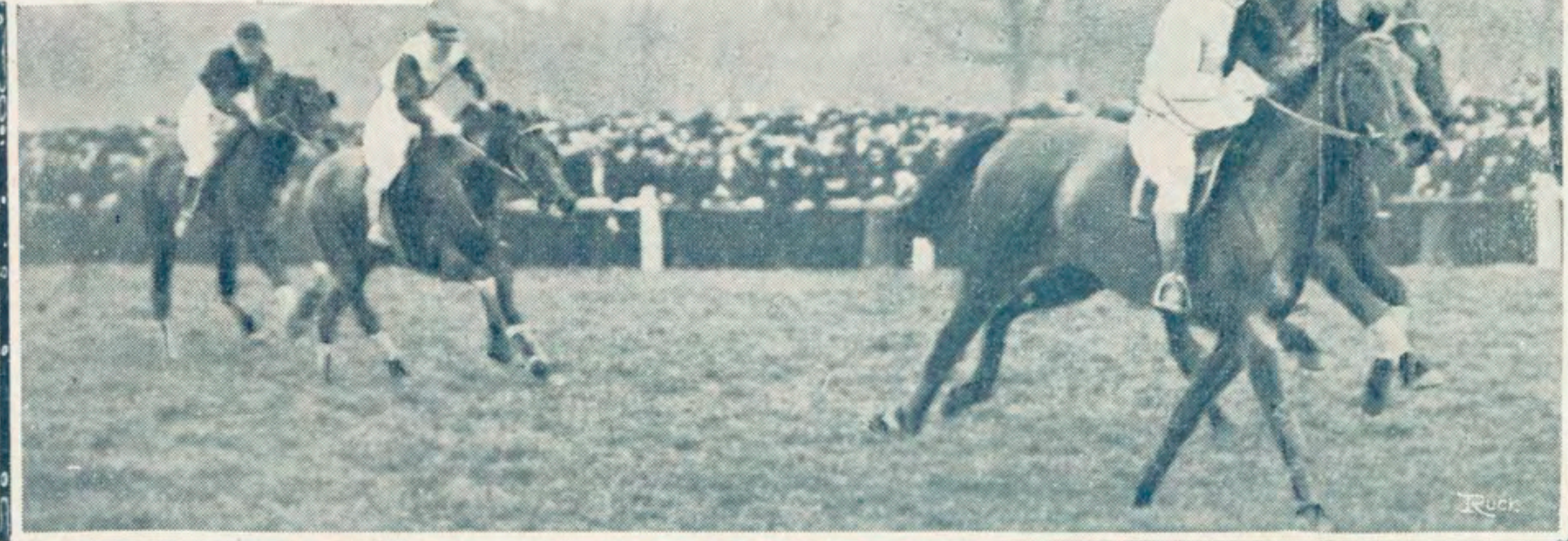
chevaux qui ont disputé les épreuves classiques réservées à la génération nouvelle sont devenus surtout des steeple-chasers. Mais il y a à cette époque de l'année un certain nombre de recrues, qui, en raison même de leur qualité en plat, ont été mis plus tardivement sur les obstacles. Ils ont assez fait pour faire naître de grandes espérances, pas assez pour donner la mesure exacte de leur mérite. On découvre parmi eux de nouveaux éléments d'intérêt pour les grandes épreuves de l'été, et à cet égard le Grand Prix du Printemps est le plus souvent très instructif. Cette année avec Samsam, Va et Viens, Condé II,

Le dernier dimanche d'Auteuil était celui des deux premiers grands handicaps de la saison : le Prix de l'Équinoxe et le Grand Prix du Printemps. C'est une journée toujours fort attrayante, et tout particulièrement suivie.

A vrai dire, si les deux courses sont pourvues de la même allocation, elles sont loin d'offrir le même intérêt. Généralement le Prix de l'Équinoxe ne dépasse guère le niveau d'un bon handicap ordinaire; et c'est à la course de haies que va tout le succès du programme.

Le Prix de l'Équinoxe peut donner lieu quelquefois à une jolie course, mais il ne peut nous offrir rien de bien nouveau ni de bien instructif. Il n'est ouvert qu'à ces vieux routiers, qui n'ont plus rien à nous apprendre, et pour peu que les meilleurs, découragés par leur top weight déclinent la lutte, l'intérêt se trouve sensiblement diminué. Cette année, notamment, la course était très creuse. Violon II avec les 87 kilos que le handicap lui avait attribués, et Dandolo avec 78, n'y auraient pas fait, le premier surtout, mauvaise figure. Mais leurs propriétaires les ont sagement réservés pour des tâches plus lucratives et moins ardues. A leur défaut le lot comprenait bien quelques anciennes gloires, telles que Canard, un gagnant du grand steeple et le Matin, mais des gloires si déchues, ou du moins si hors de forme, que leur présence n'offrait qu'un intérêt de second ordre. Dans ces conditions la victoire appartient généralement à l'écurie la plus en forme et au propriétaire, et il faut reconnaître qu'à ce double point de vue, M. Thiébaux, le propriétaire d'Ile d'Elbe était désigné d'avance pour la cueillir.

L'attrait de l'inconnu Le grand attrait du Prix du Printemps, c'est de renfermer une grande part d'inconnu. Presque tous les



Knicknack (4^e)

Matsouyé (3^e)

Ile d'Elbe (1^{er})

Grutli (2^e)

L'arrivée du Prix de l'Équinoxe (Steeple-chase handicap, 20.000 5.000 m.).



Hanoï II (4°)

Vaillant III (5°)

Samsam (5°) Intendant (7°)

Mon Pays (2°)

Va et Viens (1°)

L'arrivée du Prix du Printemps (Haies, 20.000 fr., 3.800 m.).

Diégo, Hanoï II et quelques autres, le lot des nouvelles recrues était particulièrement bien représenté.

Samsam, Condé II et Diégo, étaient les mieux connus. Samsam a remporté dans le Midi des victoires qui l'ont mis au premier rang et qui en font un des candidats les plus en vue à la grande course des haies. Sa défaite sous poids de 74 kilos, la première qu'il subit, a été plus qu'honorable et ne peut le faire déchoir de la place qu'il occupait; d'autant mieux que la victoire est revenue à son compagnon d'écurie Va et Viens.

Celui-ci a été la véritable révélation de la course. Sa carrière de plat sous les couleurs de M. Lieux, avait fait concevoir pour lui de grandes espérances. Mais, malgré une chanceuse victoire à Nice, on peut dire qu'il n'avait donné jusqu'ici que des déceptions. On commençait à désespérer de lui; sa réhabilitation a été subite mais éclatante. Son poids était

très favorable, mais sa victoire a été si facile qu'on peut voir en lui un des beaux chevaux de l'année.

Une autre révélation a été celle d'Hanoï II. C'est un poulain d'une bonne classe qui a gagné l'an dernier le Prix de Saint-Cloud sur Lecteur et Brat. Bien qu'un peu neuf sur l'obstacle, il a fourni une course excellente, et très certainement, il peut faire mieux.

Diégo tombé boiteux n'a pu donner sa mesure. Quand à Condé II, il est difficile d'apprécier exactement sa course; il manque encore un peu d'expérience et il portait un poids bien lourd.

Par contre, il est difficile de trouver une excuse à Grand Duc, qui a démenti encore une fois l'heureuse impression qu'il avait faite à ses débuts.

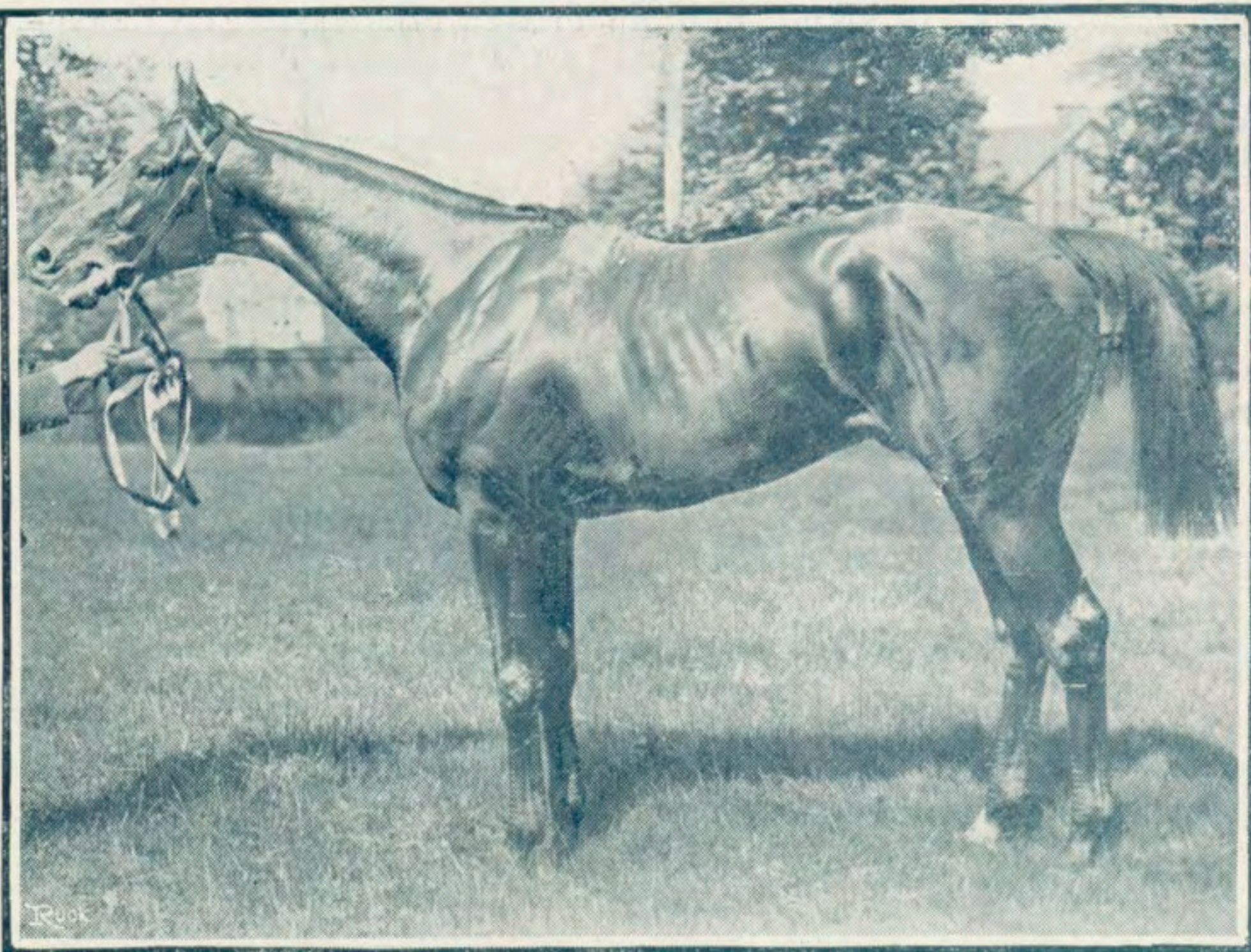
A. PECQUÉUX.

VAL D'OR AU HARAS

Encore un crack de l'écurie orange qui disparaît! Val d'Or, victime d'un accident d'entraînement, a terminé sa carrière

On peut dire que Val d'Or n'a jamais été battu; s'il a succombé dans le Grand Prix de Paris, il avait une excuse: quand il s'est mis en piste, il relevait à peine de la maladie qui sévissait sur son écurie. Durant sa carrière, il a couru neuf fois et huit fois, il a été vainqueur. Et, il a eu le double honneur de battre dans l'espace de dix jours à Sandown Park, dans les Eclipse Stakes, le gagnant du Derby anglais, Cicero; à Maisons-Laffitte, dans le Prix Monarque, le gagnant du Derby français, Finasseur.

La carrière de Val d'Or a commencé dans le Prix de Deux Ans, à



Val d'Or, par Flying Fox et Wandora.

qui victime d'un accident, vient d'être retiré de l'entraînement et envoyé au haras du Jardy, pour y faire la monte à côté de son père, le fameux Flying Fox.

Deauville; il enlève le prix de La Roche, l'Omnium de Maisons-Laffitte, puis gagne coup sur coup le Critérium de Maisons-Laffitte et le Grand Critérium.

A trois ans, il enlève la Poule d'Essai et le prix La Roche, et il achevait sa préparation pour le Derby anglais, lorsqu'il fut frappé par la maladie qui venait d'arrêter Adam et qui allait quelques jours après atteindre Jardy et Genial. Sa forte constitution lui a permis de résister suffisamment au mal pour pouvoir prendre part au Grand Prix de Paris, mais il n'était encore qu'un convalescent et, après avoir été très bien pendant la première partie du parcours, il s'est brusquement effondré. Un mois après, il avait repris la plénitude de ses moyens: envoyé en Angleterre, il remportait d'une demi-longueur dans une superbe fin de course les Eclipse Stakes, à Sandown Parc, contre Cicero, le gagnant du Derby anglais, dont toutes les courses jusque là avaient été des victoires. De retour en France, immédiatement après sa victoire de Sandown Park, il gagnait, le dimanche de la semaine suivante, le Prix Monarque, à Maisons-Laffitte, contre Phoenix en lui rendant dix livres et Finasseur, le vainqueur du Jockey-Club.

Val d'Or, après ce double et très brillant succès, était réservé pour le Saint-Léger de Doncaster; il avait donné toute satisfaction dans ses galops; une violente tempête l'empêche de passer le détroit; dans ce déplacement il gagne un refroidissement qui interrompt sa carrière et il ne peut disputer ni le Royal Oak, ni le prix du Conseil municipal, ni les Jockey Club Stakes, courses dans lesquelles il paraissait posséder une excellente chance.

Malgré les tribulations qui ont marqué sa carrière, les gains de Val d'Or se sont élevés à plus de 500.000 francs, dont 102.550 francs à 2 ans et 403.700 francs, à 3 ans; dans cette somme, figurent 244.625 francs gagnés en Angleterre.

Val d'Or avait pour cette année de grands engagements, forfait a été déclaré pour lui cette semaine en France et en Angleterre; et le fils de Flying Fox a quitté La Fouilleuse pour Le Jardy, où il fera la monte, à moins qu'un gouvernement étranger ne s'empresse d'en faire l'acquisition. Cela pourrait bien être.

Décidément, l'écurie orange est dans une passe de déveine! Après la série de maladies de l'an dernier, la déception des pouliches de trois ans cette année, et enfin l'accident qui vient de démonter de son crack incontesté. Mais peut-être l'aurore des courses plates qui se lève va-t-elle changer tout cela. M. Edmond Blanc trouvera peut-être dans ses deux ans une compensation.

F. P.